

Sekretariat Landrat
Rathaus
8750 Glarus

Protokoll

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 12. Januar 2011, um 08.00 Uhr, im Rathaus in Glarus

Vorsitz	Landratspräsident Richard Lendi, Mollis
Ratsschreiber	Hansjörg Dürst, Ennenda
Protokoll	Josef Schwitter, Glarus

§ 86

Feststellung der Präsenz

Es sind folgende Landratsmitglieder abwesend:
Siegfried Noser, Oberurnen
Beny Landolt, Näfels
René Brandenberger, Mollis
Eugen Streiff, Rüti

§ 87

Traktandenliste

Die Traktandenliste wurde im Amtsblatt vom 6. Januar 2011 veröffentlicht und den Mitgliedern zugestellt. – Sie ist unverändert genehmigt.

§ 88

A. Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über die computergestützte Zusammenarbeit der Kantone bei der Aufklärung von Gewaltdelikten (ViCLAS-Konkordat)

B. Änderung des Polizeigesetzes des Kantons Glarus

2. Lesung

(Berichte s. § 77, 22.12.2010, S. 98)

Schlussabstimmung: Die unverändert gebliebene Vorlage wird der Landsgemeinde zur Annahme empfohlen.

§ 89

Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung (Pflegefiananzierung in Behinderteneinrichtungen)

(Berichte Regierungsrat, 21.12.2010; Kommission Gesundheit und Soziales, 5.1.2011)

Eintreten

Franz Landolt, Näfels, Kommissionspräsident, beantragt namens der einstimmigen Kommission Eintreten und unverändertes Verabschieden der von ihr vorgeschlagenen Fassung. – Bei der Neuordnung der Pflegefinanzierung im Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung (EG KVG) und der Einführung von Pflegeheimlisten war nie beabsichtigt, die Finanzierung der Behinderteneinrichtungen wie bei den Alters- und Pflegeheimen auf die Gemeinden zu übertragen. Es ist nun zu klären, wer was zu bezahlen und zu unterstützen hat. Um keine Rechtsunsicherheit entstehen zu lassen, ist die vorgeschlagene Regelung, welche die Kantone Zürich und Thurgau bereits kennen, durch den Landrat rückwirkend auf den 1. Januar 2011 und bis zur Landsgemeinde 2011 in Kraft zu setzen. Diese Landsgemeinde wird dann darüber zusammen mit den am 22. Dezember besprochenen Themen zum EG KVG befinden. – Derzeit werden von 270 behinderten Menschen des Kantons Glarus 160 im Kanton betreut und im Glarnersteg und im Fridlihus, den beiden betroffenen Institutionen, nur Erwachsene gepflegt. Ob dies so bleiben wird, ist ungewiss, weshalb "erwachsene" im Gesetzestext zu streichen ist. – F. Landolt dankt den für die Vorlage Verantwortlichen für fachliche Unterstützung und den Kommissionsmitgliedern für engagiertes Beraten.

Regierungsrätin *Marianne Dürst Benedetti* dankt Kommission und Kommissionspräsident für Diskussion und Flexibilität. – Die kurzfristig eingereichte Vorlage schafft Klarheit. Da sich Glarnersteg und Fridlihus ebenfalls auf der Pflegeheimliste befinden, könnten laut der 2010 erlassenen Vorgabe die Gemeinden als für das Tragen deren Pflegerestkosten verpflichtet angesehen werden, wie dies bei der stationären Altersbetreuung der Fall ist. Dies ist nicht gewollt und per 1. Januar 2011 zu korrigieren, indem der Landrat die Regelung notrechtlich auf dieses Datum in Kraft setzt; die beiden Institutionen sollen nicht ihre Finanzsysteme umstellen müssen. – Die Regierung ist mit der keine materielle Änderung bringenden Kommissionsfassung einverstanden und ersucht um Zustimmung zur Vorlage.

Detailberatung

Die Vorlage unterliegt einer zweiten Lesung.

§ 90

Memorialsantrag mehrerer Bürgerinnen und Bürger „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“ (1. Zwillingmemorialsantrag zum Glarner öV)

(Berichte Regierungsrat, 30.11.2010; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 6.1.2011)

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, dankt den Kommissionsmitgliedern für kontroverse aber sachliche Diskussion beider Vorlagen und den in den Departementen Verantwortlichen für Beratung und Hilfe. – Die Kommission beantragt, der Landsgemeinde den Memorialsantrag zur Ablehnung vorzulegen.

Der Kommissionspräsident bat die Kommissionsmitglieder, das Eintreten an der Landratssitzung mit persönlichen Anmerkungen oder Fraktionserklärungen zu ergänzen, um so umfassende und ausgewogene Berichterstattung zu garantieren, auch wenn dies nicht vor Grundsatzentscheiden bewahrt. – Es stehen sich zwei Grundhaltungen gegenüber: Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) nötig, um dessen Nutzung zu steigern / Belassen des Angebots, da es bedarfsgerecht sei und Ausbau viel koste, aber wenig nütze. Es werden aber jene den Kommissionsentscheid herbeigeführt haben, die ohne vorgefasste Haltung abwägen und Machbares vom Wünschbaren zu trennen versuchen. – Machbar scheint, was der Regierungsrat innerhalb des Berichts zum Strassenbauprogramm 2011 auflistete und der Landrat am 8. Dezember 2010 zur Kenntnis nahm; vor allem bezüglich „Quasi-Halbstundentakt“ des Glarner Sprinters, integralem Halbstundentakt Buslinien nach Linthal, ins Kleintal und über den Kerenzerberg sowie Bauvorhaben beim Bahnhof Glarus und Tarifverbundlösung. Über die engagierte Bestätigung des Aufgelisteten zeigten sich alle Mitglieder erfreut, werde doch damit der Memorialsantrag in grossen Teilen erfüllt. Es ist nun zu entscheiden, ob dies im Gesetz zu verankern ist, oder darauf vertraut wird, dass als machbar Offengelegtes umgesetzt wird. Die klare Kommissionsmehrheit entschied sich für das Letztere und damit für Ablehnung des Memorialsantrages.

Andy Luchsinger, Haslen, Kommissionsmitglied, wirbt namens der Grünen um Zustimmung zum Memorialsantrag, der realisierbare Ziele setzt, grossen Nutzen für die Wohn- und Arbeitsregion sowie einen enormen Schub für den Tourismus brächte. – Der Halbstundentakt müsste eigentlich, wie fast überall in der Schweiz, bereits eine Selbstverständlichkeit sein. Schon bei Einführung wurde die an sich beabsichtigte stündliche Führung des Glarner Sprinters weggespart. Der Richtplan Verkehr bezeichnet Strasse, öV und Langsamverkehr als gleichberechtigt. Nachdem die Strasse in Planung ist, sind nun die klar umschriebenen Ziele für den öV anzugehen: 1. Verdoppelung Fahrgastzahlen, 2. integraler Halbstundentakt bis Schwanden, 3. Optimierung Bussysteme; der Memorialsantrag will einzig diese beschlossenen Grundsätze im Gesetz verankern. Die Regierung will weismachen, das koste zu viel, obschon sie schreibt, die meisten Forderungen des Memorialsantrages seien zu erfüllen vorgesehen; einerseits will sie den Halbstundentakt, ihn aber andererseits auf keinen Fall gesetzlich fixieren. Dies ist Spiegelfechterei. – Der Memorialsantrag belässt bewusst das Wort „grundsätzlich“. Er erlaubt also schrittweises Vorgehen und verlangt nichts Unmögliches; will man den Halbstundentakt wirklich, kann dies ins Gesetz geschrieben werden. Vor allem stört das Fehlen von Kostenschätzungen, auch bezüglich des zweiten Memorialsantrages. An der Kommissionssitzung wurden lediglich einige Kostenangaben zum Geplanten, keine aber zu dessen Nutzen geliefert: weder eine gute Entscheidungsgrundlage noch angemessener Umgang mit einem Memorialsantrag. Bekannt gemacht wurde die Absicht der Regierung, der Landsgemeinde 2012 die stündliche Führung des Glarner Sprinters, Verdichtungen im Busnetz und den Beitritt zum Tarifverbund Ostwind vorzuschlagen. Der Memorialsantrag steht dazu nicht in Widerspruch, weil er das Beabsichtigte im Gesetz verankerte. – Der Redner will von der Regierung wissen, ob sie bei Ablehnung des Memorialsantrages durch die Landsgemeinde 2011 das Angekündigte 2012 dennoch vorlegte.

Martin Bilger, Ennenda, Kommissionsmitglied, spricht sich für den Memorialsantrag aus. – Die Vorgaben des Richtplanes sind keine blossen Wünsche; sie sind verbindlich. Sie erklären die Bahnlinie als zu stärkendes Rückgrat des Glarner öV. Die Regierung will dies tun, den Glarner Sprinter stündlich anbieten, den hinkenden Halbstundentakt erreichen. – „Grundsätzlich“ heisst nicht sofort, sondern gibt ein Schritt für Schritt zu erreichendes Ziel vor. Die Nachbarkantone bauen den öV aus, bei uns soll dies aus Kostengründen nicht geschehen. Störend ist, dass es dazu keine verlässlichen, zu den Materialien gehörenden sondern lediglich mündlich vorgetragene Zahlen gibt. Betreffend Investitionskosten bestehen, weil die Fördermassnahmen noch nicht bestimmt sind, nur Vermutungen. Hätte das Departement in den vergangenen anderthalb Jahren technische Machbarkeit und Kosten abgeklärt, wären sachliche Diskussion, Abwägen und Entscheiden möglich. Nun entsteht der Eindruck, die wichtigen Anliegen, welche Glarus als Wohn- und Tourismuskanton attraktiver machten, auf unsehrerliche Art versenken zu wollen. Kaum Vertrauen erweckend ist es, im Kommissionsbericht zu schreiben, das Departement werde im Nachgang Finanzangaben zusammenstellen. In der Budgetdebatte bezeichnete der Finanzdirektor die finanzielle Lage als solid, und nun wird die wichtige Investition als unmöglich dargestellt. – Der Ausbau des Bahnhofes Zürich ist bald vollendet, und die Durchmesserlinie erlaubt eine Fahrplanverdichtung. Anschlüsse an das überregionale Bahnnetz machten den Kanton besser erreichbar und damit attraktiver; das Glarnerland darf diesen Zug nicht verpassen. Gerade Glarus Süd ist für Erhalt und Entwicklung des Tourismus auf eine gute Erschliessung angewiesen. Die Verbindung nach Linthal ist auszubauen; Pendler und ältere Menschen sind für einen Sitzplatz im Glarner Sprinter dankbar; Schülerinnen, Schüler, Lehrlinge lernen mit dem Halbstundentakt eine umweltbewusste Mobilität kennen und schätzen, und: die Fahrgäste auf der Schiene stehen nicht im stockenden Kolonnenverkehr.

Bruno Gallati, Näfels, Kommissionsmitglied, beantragt namens der CVP-Landratsfraktion, den Memorialsantrag erst 2012 materiell zu behandeln, zusammen mit der angekündigten öV-Vorlage der Regierung. – Die Ablehnung des gutgemeinten Memorialsantrages ist möglichst zu vermeiden, weil sie unberechenbare Folgen für den öV im Glarnerland haben könnte. Der grundsätzliche Halbstundentakt ist anzustreben. „Grundsätzlich“ bedeutet aber auch, dass bedarfsorientiert Abstriche des Angebotes zu den Randzeiten, an Wochenenden und auf Abschnitten mit tiefen Passagierfrequenzen möglich sind. Der Richtige fordernde Memorialsantrag ist nicht dem Risiko einer voreiligen Ablehnung auszusetzen. Er ist quasi als Pfand für die gemeinsame und damit zudem Doppelspurigkeiten vermeidende Behandlung des Regierungsvorschlages zu behalten; Regierung und Landrat werden so weiterhin eine Richtschnurvorgabe für die öV-Vorlage beachten müssen. – Mit der Ablehnung des öV-Fonds ist die Fraktionsmehrheit einverstanden: Wo ein Wille, da ein Weg; entscheiden sich die Stimmberechtigten für den Halbstundentakt, ist die Finanzierung mit oder ohne Fonds zu klären. Die Zwillingsanträge sind nicht zwingend an der gleichen Landsgemeinde zu behandeln; derjenige zur Schaffung eines öV-Fonds scheint sogar den Halbstundentaktantrag eher zu gefährden als zu unterstützen. – Verschiebung dient der Verbesserung des öV, indem sie das Risiko der Ablehnung des Halbstundentakts minimiert.

Thomas Kistler, Niederurnen, Erstunterzeichner des Memorialsantrages, setzt sich für Zustimmung zu beiden Memorialsanträgen ein. – Mehrere Organisationen und Privatpersonen reichten den Antrag vor bald zwei Jahren ein, um dem Anliegen des Halbstundentaktes mit der Verankerung im Gesetz Nachdruck zu verleihen. Berechnungen und Konzepte für vom Richtplan geforderte öffentliche Aufgaben haben Regierung und Verwaltung auszuarbeiten, doch wollte der Bevölkerung mit dem Fondsantrag gezeigt werden, dass ein guter öV etwas kostet, dies gemäss glarnerischer Tradition nach der beim Entscheid über grosse Ausgaben die Finanzierung geregelt wird. – Der Halbstundentakt ist dann gut, wenn keine Fahrplanzeiten zu merken (gleiche Abfahrtsminuten) und die Anschlüsse an lokale und überregionale Linien schlank sind. – Der Antrag wird von Regierung und Kommission als unnötig erachtet, da sowieso ein Antrag für stündliche Fahrt des Sprinters folge. Er widerspricht dem nicht, gäbe gar die Basis für den Finanzbeschluss. Widersprüchlich ist vielmehr die Aussage, das Verlangte käme zu teuer; diese Aussage ist, da Betriebs- und Investitionskosten nicht

errechnet worden sind, zu pauschal und dem wichtigen Thema unangemessen. – Die Initianten belassen das einschränkende „Grundsätzlich“ als vernünftig ausdrücklich im Gesetzestext, wie ihre Aussage dazu in der Antragsbegründung belegt; die Forderungen sind also keineswegs grenzenlos. Abweichungen vom Halbstundentakt sind bei tiefen Frequenzen (am frühen Morgen, späten Abend, an Wochenenden, auf Zwischenstrecken) möglich. Sollte wegen betrieblichen oder organisatorischen Gründen der im Antrag erwähnte Zeitplan nicht eingehalten werden können, stiesse auch dies auf Verständnis der Antragstellenden. – Da die Finanzierung in jedem Fall zu genehmigen sein wird, spricht nichts gegen die Zustimmung; wird sie nicht gewährt, kann Umsetzung nicht erfolgen.

Susanne Elmer Feuz, Ennenda, unterstützt für die FDP-Landratsfraktion den Ablehnungsantrag. – Mit Mobilitätskonzept und Richtplan sowie den darauf abgestützten Projekten und Massnahmen wird den Forderungen des Antrages in grossem Masse in absehbarer Zeit Rechnung getragen. Die stündliche Führung des GlarnerSprinters wird zu einem Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten führen, und Anpassungen in Ziegelbrücke werden die geforderten Anbindungen an ausserkantonale Zentren bringen. – Das Festschreiben eines integralen Halbstundentaktes für alle Linien wäre zu starr und weder finanzierbar noch sinnvoll. Die verfügbaren Mittel sollen nicht durch eine selbst für schwach frequentierte Linien gesetzlich definierte starre Halbstundenregelung verpuffen, sondern sie sind für innovative, auf das Glarnerland angepasste Lösungen zu Gunsten des besten Angebots einzusetzen. Eine Verdoppelung halbleerer Züge oder Busse abends oder am Sonntagmorgen und ausserhalb der Stosszeiten wäre auch ökologisch sinnlos. Vor allem macht das Wörtchen „integral“ Mühe und „grundsätzlich“ führte zu einem weiteren Gummiartikel. – Das Angebot ist ungenügend und zu verbessern, doch es ist gemäss Richtplan weiterzuarbeiten. Um den Mobilitätsproblemen beizukommen ist ganzheitliche Verkehrsplanung mit Einbezug von Strasse, Schiene und Langsamverkehr unabdingbar. Der Regierung ist das Finden des richtigen Wegs anzuvertrauen, obschon die Fraktion mit Dichte und Tiefe des Berichts und mit Aussagen wie „erhebliche Infrastrukturkosten“ unzufrieden ist. Die Regierung soll künftig fundierter und informativer Bericht erstatten, wenn es um solch gewichtige Themen geht.

Hans Peter Aschwanden, Haslen, lehnt namens der SVP-Landratsfraktion beide Memorialsanträge ab. – Der Halbstundentakt darf nicht im öV-Gesetz verankert werden. Das Wünsch- und Finanzierbare ist dem Bedarf anzupassen, der aber nicht über den ganzen Tag und die Wochenenden gleich bleibt. Es sind die Spitzenzeiten, der eigentliche Bedarf, abzudecken, statt wegen eines Halbstundentakts noch mehr leere Züge hin und her und unbesetzte Busse über den Kerenzerberg, ins Sernf- und Klöntal fahren zu lassen. – Nur bei Ablehnung der Memorialsanträge können die öV-Ziele im Landrat jederzeit gemeinsam organisiert, angepasst, optimiert und erreicht werden.

Fridolin Luchsinger, Schwanden, finanziert zwar vier Generalabonnemente, schliesst sich namens der BDP-Landratsfraktion trotzdem den Ablehnungsanträgen von Kommission und Regierung an. – Der Landrat trägt Mitverantwortung für das Trennen von Wesentlichem und Unwesentlichem. Einige Kosten sind durchaus bekannt; z.B. dass die Autobetriebe Sernftal Kurse führen, bei denen es billiger käme, den Nutzenden eine Taxifahrt zu bezahlen. Die Kurse nach Linthal und Braunwald hingegen dienen einer Hauptverkehrsachse; diesbezüglich wäre der Memorialsantrag berechtigt. Es darf der Halbstundentakt aber nicht generell für jede Buslinie vorgegeben werden, was Folge der Annahme wäre, trotz des einschränkenden „grundsätzlich“. Damit wären grosse, heute unbezifferbare Mehrkosten verbunden. – Der Halbstundentakt auf der Schiene scheint ja ohnehin, wenn auch vielleicht hinkend, zu kommen. – Die Vorgabe ist nicht im Gesetz zu verankern.

Christoph Zürrer, Mollis, ist als Mitunterzeichner vom Inhalt des Memorialsantrages völlig überzeugt, ersucht nun aber um Zustimmung zum Verschiebungsantrag Gallati. – Bisher bekannten sich alle Redenden erfreulicherweise zur Förderung des öV und niemand sprach sich für leere Züge und Busse aus, was ja fast auf Einigkeit schliessen liesse. Verschiebung ist daher zu Gunsten einer guten Lösung für den öV und für die Landsgemeinde richtig. –

Der Bericht sagt, der Memorialsantrag verlange das im Richtplan Festgehaltene, das die Regierung der Landsgemeinde 2012 zu beantragen gedenke. Es darf davon ausgegangen werden, dass in einem Jahr die Landsgemeinde über eine auf errechnete Erkenntnisse abstützende Vorlage beraten, allenfalls Zusätzliches fordern und dann darüber mehr und mindern kann. – Es geht nicht um Parteipolitik sondern um bessere Verkehrserschliessung; immerhin aber gibt es den stündlichen Sprinter noch nicht. Der integrale Halbstundentakt beseitigte zwar nicht alle Verkehrsprobleme, stellte jedoch einen wichtigen und rasch umsetzbaren Beitrag zu deren Lösung dar. Am Umsetzungstermin wird die diesjährige Landsgemeinde kaum etwas zu ändern vermögen.

Landammann *Robert Marti* dankt der Kommission, insbesondere dem Präsidenten, für die Kommissionsarbeit. – Zum öV gibt es die verschiedensten Meinungen und Anliegen. Die Stellung zwischen jenen die meinen, es werde mehr als genug getan und jenen, die noch viel mehr wünschen, scheint gar nicht schlecht zu sein. Es wird pragmatisch und abgestützt auf die Grundsätze von Mobilitätskonzept und Verkehrsplan sowie auf die Gegebenheiten vorgegangen: Es will Machbares, Finanzierbares, Sinnvolles umgesetzt werden. Ein Maximalkonzept aufzustellen wäre einfach, bliebe aber, da weder realisier- noch bezahlbar, wertlos. – ÖV-Förderung darf nicht Strasse gegen Bahn ausspielen. Es sind beide Netze zu erhalten; auch der öV nutzt Strassen und bringt auf ihnen Reisende an die Bahnhöfe. Ziele der Regierung sind: ein innerhalb der vorhandenen Mittel bedürfnisgerechtes und attraktives, auf die Eröffnung der Durchmesserlinie 2014 abgestimmtes öV-Angebot; GlarnerSprinter ab Dezember 2013 stündlich; Verkehrsverbundbeitritt per Sommer 2014; entsprechende Finanzvorlagen an Landsgemeinde 2012. Diese Absichten sind auf der nun nachgeführten Homepage nachzulesen. Dies kostet jährlich etwa 6 Millionen Franken mehr. – Das Glarnerland ist aber schon heute kein öV-Entwicklungsland. Es liegt beim Vergleich der Anteile an den Bruttoausgaben mit 1,9 Prozent (7,2 Mio. Fr.) etwa im Mittel (UR 1,3, SZ 1,4, AI 1,5 / OW 2,3, SG 2,5, NW 3,8%). Der vielgelobte Kanton St. Gallen erliess soeben ein Sparprogramm, das den öV deutlich trifft: 15 Millionen Franken durch Gemeinden zu tragen, 4 Millionen Franken Mehreinnahmen durch Tarifierhöhungen, 1 Million Franken Einsparung durch Angebotskürzungen an Abenden und Wochenenden.

Der Landammann beantragt namens der Regierung den Memorialsantrag der Landsgemeinde 2011 zur Ablehnung zu unterbreiten und den Verschiebungsantrag Gallati abzulehnen.

Abstimmungen

- In der ersten Abstimmung wird der Kommissionsantrag auf Ablehnung dem Antrag Andy Luchsinger auf Zustimmung vorgezogen.
- In der zweiten Abstimmung wird der Verschiebungsantrag Gallati verworfen.

Der Memorialsantrag wird der Landsgemeinde antragsgemäss zur Ablehnung vorgeschlagen.

§ 91

Memorialsantrag mehrerer Bürgerinnen und Bürger „Schaffung eines Fonds für Investitionen im öffentlichen Verkehr“ (2. Zwillingsmemorialsantrag zum Glarner öV)

(Berichte Regierungsrat, 30.11.2010; Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr, 6.1.2011)

Emil Küng, Obstalden, Kommissionspräsident, beantragt im Namen der Kommission, es sei auch der zweite Zwillingsmemorialsantrag abzulehnen. – Der Fonds wäre jährlich mit 4 Millionen Franken mit Kantonsanteilen aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrs-

abgabe (LSVA) und dem geografisch-topografischen Lastenausgleich sowie der Laufenden Rechnung zu speisen. Das Einsetzen von LSVA-Geldern wäre heikel, weil sie zweckgebunden Strassenkosten decken sollen. – Zu Gunsten des Fonds sprach die Vermutung, die Landsgemeinde 2003 habe den Verkehrsfonds nur deshalb nicht beschlossen, weil darüber nicht separat abgestimmt worden sei. Zudem ähnelte er den Bausteuerzuschlägen und gäbe Transparenz zwischen Mitteleinsatz und Aufgabenerfüllung. Nach dem harmonisierten Rechnungsmodell 2 sind Spezialfinanzierungen jedoch nicht mehr erwünscht. Vor allem aber schränken Fondslösungen die Budgetfreiheit ein, und staatliche Aufgabenbereiche werden ungleich behandelt. – Die Frage, ob der öffentliche Verkehr (öV) aus einem Fonds oder aus Laufender und Investitionsrechnung zu bezahlen sei, beantwortete die Kommission deutlich zu Gunsten des Letzteren.

Thomas Kistler, Niederurnen, stellt als Erstunterzeichner Antrag auf Zustimmung zum Memorialsantrag. – Zustimmung zum zweiten Antrag wäre auch bei Ablehnung des ersten möglich. Gemäss Tradition ist die Finanzierung von Projekten zu regeln. Regierung und Kommission äussern aus finanzpolitischen Gründen Vorbehalte, was verständlich ist, obwohl es mehrere solcher Fonds gibt und der Energiefonds erst vor kurzem geschaffen wurde. – Auf 4 Millionen Franken kamen die Initianten anhand allgemein bekannter Werte für Bau eines kreuzungsfreien Bahnhofs und 1 km Doppelspurstrecke; genaueres wäre innerhalb eines Konzeptes zu errechnen. Die Speisungsart könnte angepasst werden. – Die Angaben zu den Regierungsabsichten sind erst seit gestern bekannt; zuvor wies die Homepage den Stand von 2007 auf. – Zum unter dem vorangehenden Traktandum von Landammann R. Marti gemachten Vergleich ist zu bemerken, dass Schwyz beabsichtigt den Aufwand für den öV zu verdoppeln und St. Gallen momentan in den Halbstundentakt investiert. – Kommen Landrat und Landsgemeinde zum Schluss, der öV lasse sich über die normale Kasse finanzieren, wehren sich die Initianten nicht dagegen; sie wollten sich lediglich nicht dem Vorwurf aussetzen, die Finanzierung unbeachtet gelassen zu haben. Zürich finanzierte seine erfolgreichen S-Bahn-Ausbauten über einen Fonds: Das „Kässeliwesen“ ist vernünftig.

This Jenny, Glarus, Mitglied der Verkehrskommission des Ständerates, meint, viele forderten bessere Erschliessung mit dem öV, doch nutzten sie dessen Angebot dann doch nicht. Auf seine rhetorische Frage, wie viele Ratsmitglieder mit dem öV an die Ratssitzung führen, heben sich denn auch nur wenige Hände. Das grösste Problem des öV im Glarnerland ist: Er wird zu wenig genutzt. Der Redner benutzt den angeblich überfüllten Glarner Sprinter oft. Bis Pfäffikon ist der Zug gut, danach spärlich besetzt; stehenbleiben muss niemand. Ausserhalb der Stosszeiten wird selbst der im Stundentakt verkehrende öV erschreckend schlecht genutzt. Bleiben die Frequenzen tief, ist ein Halbstundentakt nicht finanzierbar. In Bern ist bereits um das in Randregionen bestehende Angebot zu kämpfen. Der Bund will bei zu geringen Frequenzen die Beiträge kürzen, was die Randregionen mehr belastete oder zum Abbau des Angebots zwänge. Die vom öV benötigten erheblichen Summen hat die öffentliche Hand aufzubringen, ob sie aus einer Spezial- oder der Staatskasse stammen ist unerheblich. – T. Jenny fordert dazu auf, alles zu unternehmen, um grössere Frequenzen zu erreichen und damit den Bedarf nachzuweisen. Mit halbleeren Zügen lässt sich bessere Erschliessung nur sehr schwer begründen und realisieren.

Andreas Kreis, Glarus, erwidert, es sei das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage zu beachten. Es ist zu überlegen, weshalb Züge und Busse leer bleiben und was die Nachfrage beinhaltet. Wirtschaftswissenschaftliche Erkenntnisse zeigen, dass die Bedürfnisse der Konsumenten deren Nachfrageverhalten beeinflussen. Im Glarnerland sind die Bahnhöfe zu weit von den Siedlungszentren entfernt, das Angebot zu gering, die Fahrten zu wenig häufig: Die geringe Nutzung liegt im wenig attraktiven öV-Angebot begründet. Es ist ein Angebot zu schaffen, das zu entsprechender Nachfrage führt; das Umgekehrte zu fordern ist falsch. – Das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen ist angebracht: Die meisten Ratsmitglieder werden heute nicht bloss mit einem halbleeren sondern in einem zu 80 Prozent unbesetzten Auto angereist sein. – Da der bestehende Zustand nicht befriedigt, ist nach den Gründen zu suchen und zu handeln. Werden keine Verbindlichkeiten vorgegeben, ändert sich nichts. Der

Zürcher Verkehrsverbund zeigte vor, wie statt theoretisiert gehandelt werden könnte. Er schuf ein dem Strassenverkehr an Attraktivität überlegenes Angebot; nun nutzen erheblich mehr Pendelnde den öV als die Strasse. Dies zu erreichen ist also möglich, und es wäre sinnvoll, es anzustreben und dafür ein Zeichen zu setzen.

Rolf Hürlimann, Schwanden, erkennt das Angebot wegen der zeitlichen und der örtlichen Verfügbarkeit zwar ebenfalls als nicht den Bedürfnissen entsprechend, nicht aber wegen mangelnden Willens sondern aufgrund der Gegebenheiten. 1989 wurde von der ETH unter Leitung von Professor Brändli ein öV-Konzept erarbeitet. Die aufgezeigten Fördermassnahmen wurden in Mobilitätskonzept und Richtplan aufgenommen und werden Schritt für Schritt umgesetzt. Seit 1989 wird also der öV gefördert. Sein Anteil am Verkehrsaufkommen sank trotzdem und obschon das Auto zumindest in den Pendlerzeiten nicht mehr attraktiv ist. Offensichtlich ist unsere Struktur für den öV nicht geeignet. In Zürich herrschen andere Verhältnisse: Agglomeration von 1 Million Menschen / 38'000 Einwohner; dicht besiedelt / auf eine riesige Fläche verstreut; zentrale / für den Kurzstanzverkehr unattraktive dezentrale Struktur (Gang zum Bahnhof, kurze Fahrt, Gang zum Bestimmungsort). Diese Gegebenheiten sind unveränderbar – und das in den Memorialsanträgen Geforderte unbezahlbar.

Landammann *Röbi Marti* beantragt im Namen des Regierungsrates Ablehnung. – Die Regierung gibt sich nicht einfach zufrieden; Verbindlichkeit vorzugeben wäre in diesem Zusammenhang aber Augenwischerei. Ihre Absichten zum öV sind nicht erst seit gestern bekannt. Sie wurden, wenn auch noch nicht in letzter Konsequenz, als Anhang zum Strassenbauprogramm dargelegt; das Konzentrat daraus steht nun in der Homepage.

Abstimmung: Es ist dem Kommissionsantrag zugestimmt. – Der Memorialsantrag wird der Landsgemeinde zur Ablehnung vorgeschlagen.

§ 92

Interpellation Fridolin Staub, Bilten, "Kantonale Abgaben für Deep Green"

(Bericht Regierungsrat, 14.12.2010)

Fridolin Staub dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung. – Die Interpellation spricht Ordnungs-, Finanz- und Energiepolitik an. Der Interpellant nimmt die Antwort auf Frage 4 betreffend der Gebühr für die Nutzung von Abwärme auf. Diesbezüglich ist er dezidiert anderer Auffassung: Das Einführen einer Gebühr ist möglich. Um dies zu erreichen, könnte ein Memorialsantrag eingereicht werden, da die vorgeschlagene Formulierung in der Kommission abgelehnt und wichtige Informationen zurückgehalten worden waren. Ansonsten wäre diese Formulierung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in befürwortendem Sinne dem Landrat und der Landsgemeinde zur Genehmigung unterbreitet worden. – Interessierte können sich beim Redner darüber informieren lassen.

§ 93

Interpellation Grüne des Kantons Glarus, "Bezug von Uranbrennmaterial aus Majak (Russland) durch die Axpo"

(Bericht Regierungsrat, 21.12.2010)

Andy Luchsinger, Haslen, Erstunterzeichner, bedankt sich für die Beantwortung. – Er nimmt die bemerkenswerte Feststellung der Regierung erfreut zur Kenntnis, Stromproduktion dürfe weder im In- noch Ausland negative Folgen für Mensch und Umwelt verursachen. Da die vor- und nachgelagerten Stufen der Stromproduktion mitgemeint sind, ist mit Spannung auf die Beurteilung der Verträglichkeit von Kohle und Atomkraft zu warten. – Betreffend Urangewin- nung wird zwar auf die Umweltstandards verwiesen, aber verschwiegen, dass ein Grossteil des eingesetzten Urans aus einst unter katastrophalen Umständen gewonnenen Reserve- beständen stammt. Es gibt keinen Atomstrom ohne grosse negative Folgen, und es gibt noch keine Endlagerung. – Die Axpo hielt während eines Jahres die Rundschau des Schweizer Fernsehens mit Ausreden hin, und die Abklärungen ziehen sich erneut unendlich in die Länge. Das ist Desinformation und Vertuschung: unbrauchbar, angesichts des Gefahren- potenzials dieser Technologie, und untragbar von einem öffentlichen Unternehmen. Dazu wäre eigentlich eine geharnischte Reaktion der Regierung zu erwarten gewesen. Enttä- schend ist, wie die Regierung lediglich die Absichten der Axpo mitteilt und von ihr nicht nach- drücklich Aufklärung und Veröffentlichung der offensichtlichen Missstände verlangt. A. Luch- singer erwartet eine Reaktion und lückenlose Information, wie dies Zürich vormachte.

§ 94

Mitteilungen

Der *Vorsitzende* gratuliert Land- und Ständerat This Jenny zum zwölften Sieg am 46. Eng- lisch-Schweizerischen Parlamentarier Skirennen in Davos, womit er über einen Viertel aller Austragungen gewann. – Die Gratulation wird mit Applaus unterstrichen.

Die nächste Sitzung findet am 26. Januar 2011, statt, diejenige vom 9. Februar 2011 wird eventuell auch den Nachmittag beanspruchen.

Schluss der Sitzung: 9.30 Uhr.

Der Präsident:

Der Protokollführer: