

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 12. Januar 2011

§ 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 Schwerverkehrsabgabe (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 fuhren, 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 GlarnerSprinter oft. Bis Pfäffikon ist der Zug gut, danach spärlich besetzt; stehenbleiben muss niemand. Ausserhalb der Stosszeiten wird selbst der im Studentakt 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.