

Niederurnen, 30. April 2009

Memorialsantrag

1. Zwillingmemorialsantrag zum Glarner öV:

„Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“

Sehr geehrte Frau Landammann,
sehr geehrte Herren Regierungsräte

Im Namen der unterzeichnenden Einzelpersonen wird folgender Memorialsantrag zu Händen der Landsgemeinde eingereicht:

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

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

Begründung:

Im April 2008 hat der Landrat des Kantons Glarus den kantonalen Richtplan Sachbereich Verkehr verabschiedet. Im Abschnitt V1.2 (Titel: „Die Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs“) stehen folgende richtungsweisende Festlegungen:

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

In den Abstimmungsanweisungen wird im Weiteren auf den integralen Halbstundentakt eingegangen, der gemäss Richtplan auf der Strecke Ziegelbrücke-Schwanden so rasch als möglich realisiert werden soll. In der anschliessenden Forderung V1.3 (Titel: „Kontinuierliche Optimierung des Bus-Systems“) finden sich zudem folgende richtungsweisenden Festlegungen:

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

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

Ein integraler Halbstundentakt ist heute schweizweit der Massstab für eine gute Erschliessung; so gibt es im Kanton Zürich nur noch 2 Linien ohne Halbstundentakt (ins Tösstal und nach Stein am Rhein), und auch für diese beiden wurde eine entsprechende Volksinitiative eingereicht. Gerade in und um den Kanton Zürich kann festgestellt werden, dass sich die grössten Entwicklungen entlang der ausgebauten S-Bahnen ergeben haben (Volketswil/Uster, Säuliamt, Limmattal-Lenzburg). Als deutliches Zeichen der Attraktivität sieht man auch, dass die Boden- und Mietpreise entlang dieser Bahnlinien stark gestiegen sind. Auf vielen Bahnverbindungen wurden die Halbstundentakte aufgrund des Erfolges und der gestiegenen Nachfrage schon mit häufigeren Frequenzen ergänzt oder man ist in der Planung dazu.

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

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

1. Zwillingmemorialsantrag zum öV / Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz

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

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

Die anderen im Art. 3 aufgeführten Massnahmen c. bis e. sind richtig und weiter im Gesetz zu belassen. Sie entsprechen auch den neuen Anweisungen im Richtplan.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Frau Landammann, sehr geehrte Herren Regierungsräte, den Antrag wohlwollend zu prüfen und dem Landrat entsprechend vorzulegen.

Die Antragsteller:

Thomas Kistler	Marina Padovan	Ueli Nägeli
Christine Bickel	Stefan Paradowski	Res Schlittler
Christoph Zürrer	Ann-Kristin Peterson	Hans Schärer
Myrta Giovanoli	Fritz Weber	Stefan Gurtner
Margret Vuichard	Priska Müller	Pascal Furrer

Dieser Antrag wird von folgenden Organisationen unterstützt:

SP des Kantons Glarus	Pro Bahn Ostschweiz	Junge Grüne Glarus
Grüne des Kantons Glarus	Pendlerverein Glarus	Juso Glarnerland
WWF Glarus	Glarner Ärzte für Umweltschutz	Junge CVP Glarus
VCS-Sektion Glarus		

