

Änderung des kantonalen Tierschutz- und Tierseuchengesetzes

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2014)

I.

GS IV G/3/2, Einführungsgesetz zum Tierschutzgesetz und zum Tierseuchengesetz (Kantonales Tierschutz- und Tierseuchengesetz, EG zum TSchG und TSG) vom 6. Mai 2012 (Stand 1. Juli 2012), wird wie folgt geändert:

Art. 7a (neu)

Übertragung von Vollzugsaufgaben

¹ Der Regierungsrat kann Vollzugsaufgaben des Kantons nach diesem Gesetz und seinen Ausführungsbestimmungen an Personen oder Organisationen des öffentlichen oder privaten Rechts übertragen oder Vereinbarungen mit anderen Kantonen über den gemeinsamen Vollzug abschliessen.

Art. 18

Aufgehoben.

Art. 28 Abs. 2 (aufgehoben)

² *Aufgehoben.*

II.

Keine anderen Erlasse geändert.

III.

Keine anderen Erlasse aufgehoben.

IV.

Diese Änderung tritt mit der Annahme durch die Landsgemeinde in Kraft.

§ 6 SBB-Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland und Umbau Busbahnhof Glarus; Verpflichtungskredit von total 6,8 Millionen Franken

Die Vorlage im Überblick

Der Landsgemeinde wird beantragt, für die Kostenbeteiligung am SBB-Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland und am Umbau des Busbahnhofs Glarus einen Verpflichtungskredit von total 6,8 Millionen Franken zu gewähren. Davon entfallen 4,32 Millionen Franken auf Perronerhöhungen in Glarus, Ennenda und Mitlödi sowie den Bau einer Personenunterführung im Bahnhof Glarus samt Weiterführung zum Linthdamm. Für die Umgestaltung und Sanierung des Busbahnhofs in Glarus werden 2,48 Millionen Franken benötigt.

Seit der Einführung des Bahnprojektes GlarnerSprinter 2004 erfuhr das öV-Angebot bis heute wenige Änderungen. Ab Mitte Juni 2014 wird dieses mit der Umsetzung der Landsgemeindevorlage 2012 massiv verbessert. Dadurch werden auch Anpassungen an den Infrastrukturbauten der SBB notwendig. Ein Bahnhofsbaus in Glarus mit einer Personenunterführung und schienenfreiem Zugang zu Gleis 2 ist unumgänglich, da in Glarus Züge kreuzen. Die SBB haben einer Übergangslösung ohne Personenunterführung zugestimmt – es müssen aber Einschränkungen im Betrieb in Kauf genommen werden.

Projekt ATR Glarnerland

Mit dem Projekt ATR Glarnerland (Automatisation Télécommande Réseau oder Automatisierung des Netzes) wird die Eisenbahninfrastruktur den aktuellen Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik angepasst:

- Die vollständige Fernsteuerungsmöglichkeit der Bahnhöfe Näfels-Mollis, Netstal und Glarus wird eingeführt;
- Die Gleisanlagen werden angepasst und wo notwendig vereinfacht, der Oberbau teilweise erneuert sowie die Fahrleitungsanlagen unterhalten und wo notwendig saniert; Im Bahnhof in Glarus wird das gleichzeitige Einfahren von beiden Seiten, in Netstal eine Erhöhung der Geschwindigkeiten ermöglicht;
- Die Perronanlagen in Glarus, Ennenda und Mitlödi werden umfassend saniert.

Für diese Aufwendungen rechnen die SBB gesamthaft mit Kosten von 56,7 Millionen Franken (exklusive Publikumsanlagen). Die Kosten werden grossmehrheitlich von den SBB getragen. Schon 2009 setzte sich der Kanton bei den SBB dafür ein, dass die Arbeiten bezüglich Automatisation und Fernsteuerung rasch umgesetzt werden. Dies, nachdem befürchtet werden musste, dass die dazu notwendigen finanziellen Mittel nicht zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden könnten. Der Kanton hat nach entsprechenden Zusicherungen seitens der SBB signalisiert, dass eine Beteiligung an der Finanzierung der Publikumsanlagen erwartet werden kann. Die Gemeindeversammlung Glarus hat ihren Anteil bereits zugesichert, der Gemeinderat von Glarus Süd wird noch zu entscheiden haben. Bei ähnlichen Bauvorhaben in Netstal und Näfels sowie in Wädenswil, Chur, Sargans oder St. Gallen haben sich jeweils Kanton und Gemeinden an den Kosten beteiligt. Das Projekt ATR Glarnerland wird in den Jahren 2015–2017 umgesetzt.

Ausbau der Publikumsanlagen

- Im Bahnhof Glarus werden die Publikumsanlagen saniert und angepasst. Anstelle des heutigen Perrons bei Gleis 1 und Gleis 2 mit Hilfstritten sind Perronausbauten (mit Überdachung des Mittelperrons) vorgesehen. Gleichzeitig wird der Zugang zu Gleis 2 mittels behindertengerechter Rampen und Treppen sowie einer Personenunterführung erstellt. Diese wird ostwärts verlängert, wodurch eine Verbindung zum Linthdamm entsteht. Die Publikumsanlagen bis zum Mittelperron kosten 8,45 Millionen Franken, die Verlängerung der Personenunterführung 2,51 Millionen Franken. Die Gesamtkosten von 11,02 Millionen Franken werden je hälftig auf SBB und Kanton/Gemeinde Glarus aufgeteilt, wobei sich der Kanton mit zwei und die Gemeinde Glarus mit einem Drittel beteiligt. Für den Kanton verbleiben also Bruttokosten von 2,819 Millionen Franken für den Zugang zum Mittelperron und 842'000 Franken für die Verlängerung der Personenunterführung Richtung Osten.
- Im Bahnhof Ennenda ist anstelle des heutigen Perrons mit einer Länge von 160 Metern eine Perronerhöhung für das Streckengleis geplant. Dieser Ausbau kostet 0,86 Millionen Franken. Mit dem gleichen Kostenverteiler wie beim Bahnhof Glarus verbleiben dem Kanton Bruttokosten von 292'000 Franken.
- Im Bahnhof Mitlödi wird anstelle des heutigen Perrons mit 160 Meter Hilfstritten ebenfalls eine Perronerhöhung für das Streckengleis eingebaut. Dieser Ausbau kostet 1,1 Millionen Franken. Dem Kanton verbleiben Bruttokosten von 367'000 Franken.

Projekt Busbahnhof Glarus

Zwischen Bahnhof Glarus und Güterschuppen wird ein Busbahnhof realisiert. Damit wird eine attraktive Schnittstelle mit behindertengerechtem Umsteigen zwischen Bus und Bahn geschaffen. Es werden maximal vier Haltekanten für die Busse gebaut. Der ganze Platz soll einladender gestaltet werden und auf die Bedürfnisse aller Zielgruppen (Pendler, gelegentliche Nutzer und auswärtige Besucher) Rücksicht nehmen. Im Zentrum stehen gedeckte Veloabstellplätze und Warteräume sowie Toilettenanlagen. Mit dem Rückbau der nördlichen Rampe beim Güterschuppen wird der Platz attraktiver gestaltet, mit der Erneuerung der Beleuchtung und klarer Wegführung Sicherheit und Wohlbefinden erhöht. Die geschätzten Kosten betragen total 3,73 Millionen Franken (ohne Kanalisation der Gemeinde Glarus). Der Kanton beteiligt sich mit zwei, die Gemeinde Glarus mit einem Drittel. Für den Kanton verbleiben Bruttokosten von 2,48 Millionen Franken. Die Umsetzung ist ab 2016 vorgesehen.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, der unveränderten Vorlage zuzustimmen.

1. Ausgangslage

1.1. Richtplan Sachbereich Verkehr / Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf Kantonsgebiet bilden das vom Regierungsrat im April 2006 genehmigte Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte Richtplan „Sachbereich Verkehr“. Der Richtplan behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualver-

kehr und Langsamverkehr sind Teil davon und gleichwertig zu behandeln – besonders dort, wo Schnittstellen zu mehreren oder allen Verkehrsträgern bestehen.

Für die Verbesserung des Verkehrssystems formuliert der Richtplan leicht merkbare Ziele in den so genannten Richtungsweisenden Festlegungen. Im Bereich öffentlicher Verkehr (V1) gibt es insgesamt neun Massnahmen:

V1-1 Das öffentliche Verkehrsangebot

- Der öffentliche Verkehr wird weiterhin gefördert. Ziel ist es, längerfristig einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr mit den Mitteln des öffentlichen Verkehrs abzuwickeln. Im Rahmen der vorgesehenen Richtplanmassnahmen wird mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen innert zehn Jahren gerechnet.
- Kanton und Gemeinden achten bei der Planung und Realisierung von neuen öffentlichen Bauten und Anlagen auf eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

V1-2 Die Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs

- Das Bahnangebot wird gezielt verbessert.
- Das Konzept GlarnerSprinter wird erweitert und sobald als möglich auf einen Stundentakt ausgebaut.
- Der GlarnerSprinter wird ergänzt durch Regionalzüge. Ziel ist ein integraler Halbstundentakt (inkl. GlarnerSprinter) mit schlanken Anschlüssen in Ziegelbrücke.

V1-3 Kontinuierliche Optimierung des Bus-Systems

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

V1-4 Massvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Randstunden und an den Wochenenden

- Das öV-Angebot an Wochenenden und in den Randstunden wird entsprechend den Bedürfnissen punktuell ausgebaut.
- Für Rand- und Nachtstunden stehen auch private Taxi-Anbieter zur Verfügung.

Zum Verkehrssystem gehören somit nicht nur Infrastrukturprojekte, sondern auch der Betrieb bestehender Anlagen und Systeme.

1.2. Angebotsplanung

Nachdem seit der Einführung des GlarnerSprinters am 12. Dezember 2004 das Angebot bis heute relativ wenige Änderungen erfahren hat, wird dieses ab dem 15. Juni 2014 – nach einer halbjährigen Übergangszeit mit teilweise suboptimalen Anschlüssen in Teilen von Glarus Nord – mit der Umsetzung der Landsgemeindevorlage 2012 massiv verbessert:

- Die Bahn – als Rückgrat des öV – ist auf der Hauptachse Ziegelbrücke–Schwanden im Halbstundentakt von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr erschlossen. Rund drei Viertel der Bevölkerung sind damit halbstündlich mit einem integralen Taktsystem an den öV angebunden;
- Stündlich verkehren umsteigefreie Verbindungen vom Glarnerland in den Wirtschaftsraum Zürich: im Glarnerland mit Halt an allen Stationen, ab/bis Ziegelbrücke beschleunigt (Bilten: als Ersatz der wegfallenden S2 halbstündliche Shuttlezüge mit Umsteigen in Siebnen);
- Buskonzepte in Glarus Nord, in Glarus und in Glarus Süd funktionieren als Feinverteiler. An den wichtigen Bahnhöfen Ziegelbrücke, Näfels-Mollis, Glarus und Schwanden ist die Verknüpfung mit dem Busnetz sichergestellt; Kantonsspital, Kantonsschule und Lintharena SGU Näfels sind halbstündlich ans Bahnnetz angebunden;
- Die Tourismusschwerpunkte Braunwald, Elm und Kerenzerberg sind mindestens stündlich an den öV angebunden; für das Klöntal wird eine angepasste, saisonale Lösung ausgearbeitet;
- In weniger dicht besiedelten Gebieten abseits des Bahneinzugsgebiets wird eine angemessene Grundversorgung sichergestellt. Es wird mindestens ein Stundentakt angestrebt, sofern die Nachfrage vorhanden ist. Zu Randstunden und an Wochenenden sind Betriebsmodelle wie Rufbus oder Taxi denkbar.

Mit der Landsgemeindevorlage 2012 wurde angekündigt, dass Anpassungen an den Infrastrukturbauten der SBB notwendig sein werden. Ein Bahnhofausbau in Glarus mit einer Personenunterführung und schienenfreiem Zugang zu Gleis 2 ist unumgänglich, da Züge kreuzen. Die SBB haben einer Übergangslösung ohne Personenunterführung zugestimmt – es müssen aber Einschränkungen im Betrieb in Kauf genommen werden.

2. Projekt ATR Glarnerland

2.1. Allgemeines

Mit dem Projekt ATR Glarnerland (Automatisation Télécommande Réseau oder Automatisierung des Netzes) wird die Eisenbahninfrastruktur den aktuellen Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik angepasst:

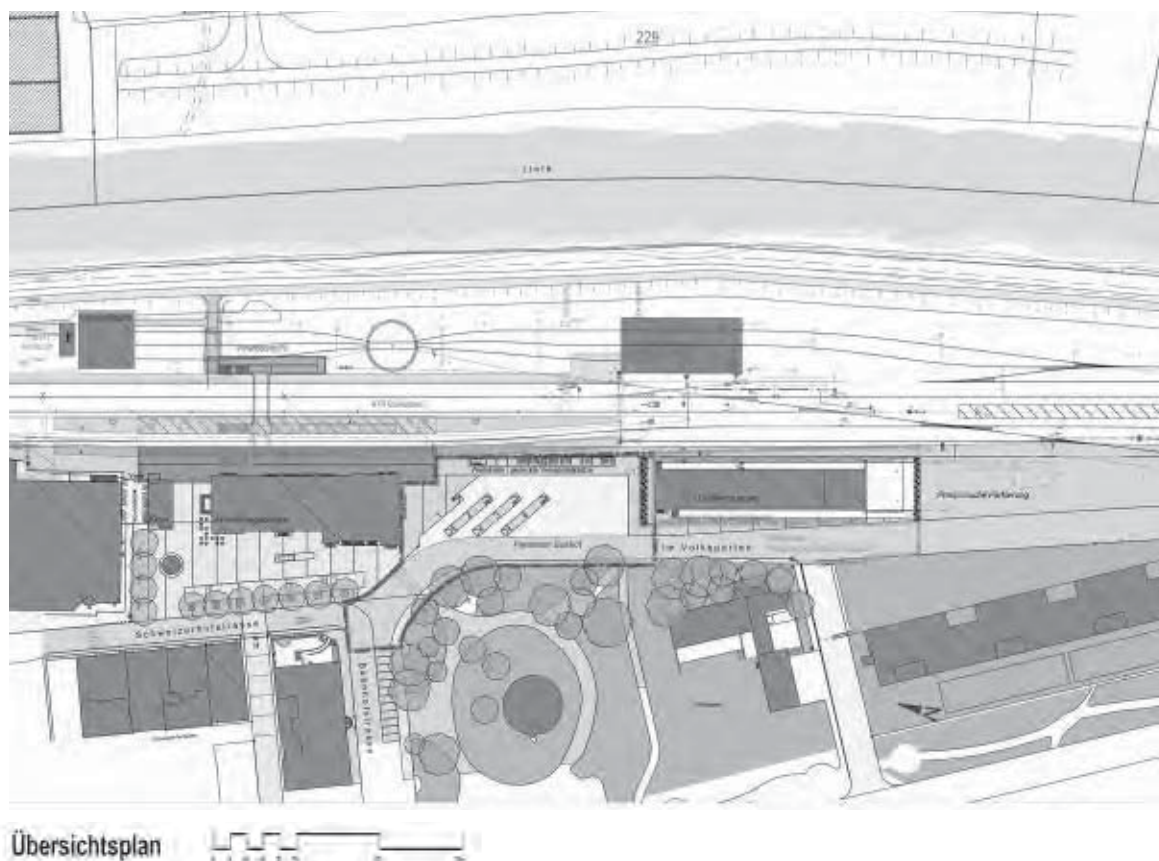
- Die vollständige Fernsteuerungsmöglichkeit der Bahnhöfe Näfels-Mollis, Netstal und Glarus wird eingeführt;
- Die Gleisanlagen werden angepasst und wo notwendig vereinfacht, der Oberbau teilweise erneuert sowie die Fahrleitungsanlagen unterhalten und wo notwendig saniert;
- Im Bahnhof in Glarus wird das gleichzeitige Einfahren von beiden Seiten, in Netstal eine Erhöhung der Geschwindigkeiten ermöglicht;
- Die Perronanlagen in Glarus, Ennenda und Mitlödi werden umfassend saniert.

Für das Projekt rechnen die SBB gesamthaft mit Kosten von 56,7 Millionen Franken (inkl. MWST). An einer öffentlichen Veranstaltung am 7. Mai 2013 im Gemeindehaus in Ennenda wurde das Projekt vorgestellt und anschliessend aufgelegt. Das Projekt ATR Glarnerland wird in den Jahren 2015–2017 umgesetzt.

2.2. Publikumsanlagen

2.2.1. Bahnhof Glarus

Im Bahnhof Glarus werden die Publikumsanlagen saniert und angepasst. Anstelle des heutigen Perrons zwischen Gleis 1 und 2 mit Hilfstritten sind Perronausbauten (mit Überdachung des Mittelperrons) geplant. Gleichzeitig wird der Zugang zu Gleis 2 mittels behindertengerechter Rampen und Treppen sowie einer Personenunterführung erstellt. Diese wird ostwärts bis zum Linthdamm verlängert. Ennetbüchli könnte so direkt über einen neuen Linthsteg (der nicht Bestandteil dieser Vorlage ist) als Fussgänger- und Veloübergang an den Bahnhof Glarus angebunden werden. Der Landrat hat eine Mitbeteiligung des Kantons an diesem Steg jedoch abgelehnt. Die Publikumsanlagen bis zum Mittelperron kosten 8,45 Millionen Franken, die Verlängerung der Personenunterführung 2,51 Millionen Franken. Gesamthaft kosten diese Ergänzungen also 11,02 Millionen Franken.



2.2.2. Bahnhof Ennenda

Anstelle des heutigen, 160 Meter langen Perrons ist in Ennenda eine Perronerhöhung für das Streckengleis geplant. Dieser Ausbau kostet 0,86 Millionen Franken.

2.2.3. Bahnhof Mitlödi

Anstelle des heutigen Perrons mit Hilfstritten auf 160 Meter Länge ist in Mitlödi ebenso eine Perronerhöhung für das Streckengleis geplant. Dieser Ausbau kostet 1,1 Millionen Franken.

3. Projekt Busbahnhof

Zwischen dem Aufnahmegebäude des Bahnhofs Glarus und dem Güterschuppen wird mit der Realisierung eines Busbahnhofs eine attraktive Schnittstelle für das behindertengerechte Umsteigen zwischen Bus und Bahn geschaffen. Es werden bis zu vier Haltekanten für Busse gebaut. Der Platz soll einladend gestaltet werden und auf die Bedürfnisse aller Zielgruppen (Pendler, gelegentliche Nutzer und auswärtige Besucher) Rücksicht nehmen. Im Zentrum stehen gedeckte Veloabstellplätze, Warteräume und Toilettenanlagen. Mit dem Rückbau der nördlichen Rampe beim Güterschuppen lassen sich zusätzliche attraktive Gestaltungselemente realisieren. Eine erneuerte Beleuchtung des Platzes und eine klare Wegführung mit entsprechender Beschilderung erhöhen Sicherheit und Wohlbefinden.

Die Kosten werden gemäss Schätzung mit 3,73 Millionen Franken veranschlagt (exkl. Kosten für die Kanalisation, welche von der Gemeinde Glarus getragen werden). Die Umsetzung ist ab 2016 vorgesehen.

4. Finanzielle Auswirkungen

4.1. Allgemeines

Bereits 2009 hat sich der Kanton bei den SBB dafür eingesetzt, dass die Arbeiten bezüglich Automatisierung und Fernsteuerung in einem klar definierten Zeitrahmen umgesetzt werden. Dies, nachdem befürchtet werden musste, dass die dazu notwendigen finanziellen Mittel nicht zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden könnten. Der Kanton hat nach entsprechenden Zusicherungen seitens der SBB signalisiert, dass eine Beteiligung an der Finanzierung der Publikumsanlagen erwartet werden kann. Bei ähnlichen Bauvorhaben in Netstal und Näfels sowie in Wädenswil, Chur, Sargans oder St. Gallen haben sich jeweils Kanton und Gemeinden an den Kosten beteiligt.

Die rechtlichen Grundlagen für eine finanzielle Unterstützung des Vorhabens sind vorhanden. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) sieht vor, dass der Kanton zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr durch eine aktive Verkehrspolitik sowie durch Ausrichtung von Beiträgen fördert. Artikel 5 Absatz 1 öVG regelt zudem die Finanzhilfen unter anderem für technische Verbesserungen und Massnahmen zugunsten Behinderter. Gleichzeitig können entsprechende Finanzhilfen für weitere Investitionen wie das Erstellen von Haltestellen auch Dritten wie etwa Gemeinden gewährt werden.

Mit einer Zustimmung zur Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) an der eidgenössischen Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 werden alle Kosten für den Betrieb, den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur aus einem einzigen Fonds gedeckt: dem neuen Bahninfrastruktur-Fonds (BIF). Mit dieser Lösung ist die Finanzierung langfristig gesichert. Die Kantone steuern jährlich 500 Millionen Franken bei. Der Kostenschlüssel soll in einer hälftigen Aufteilung auf Personenkilometer (Pkm) und Zugskilometer (Zkm) gefunden werden. Das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) sieht in einem ersten Ausbauschnitt bis 2025 Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken vor. Das Inkrafttreten ist auf den 1. Januar 2016 vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt beteiligen sich die Kantone an den Kosten der Publikumsanlagen – ungewiss ist indes die Prioritätensetzung. Mit der Zusicherung der SBB und mit der vorgeschlagenen Beteiligung seitens des Kantons bzw. der Gemeinden Glarus und Glarus Süd werden die Bauvorhaben rasch und „vor Ort“ umgesetzt.

4.2. Projekt ATR Glarnerland

Die Gesamtaufwendungen des Projektes ATR Glarnerland (exkl. Publikumsanlagen) im Betrag von 56,7 Millionen Franken werden von den SBB getragen.

4.2.1. Bahnhof Glarus

Die Gesamtkosten von 11,02 Millionen Franken werden je hälftig aufgeteilt auf SBB und Kanton/Gemeinde Glarus, wobei der Kanton mit zwei und die Gemeinde Glarus mit einem Drittel partizipiert. Für den Kanton

verbleiben Bruttokosten von 2,82 Millionen Franken für den Zugang zum Mittelperron und 842'000 Franken für die Verlängerung der Personenunterführung Richtung Osten.

4.2.2. Bahnhof Ennenda

Die Aufwendungen im Gesamtbetrag von 0,86 Millionen Franken werden je hälftig aufgeteilt auf SBB und Kanton/Gemeinde Glarus, wobei der Kanton mit zwei und die Gemeinde Glarus mit einem Drittel partizipiert. Für den Kanton verbleiben Bruttokosten von 292'000 Franken für die Perronerhöhung in Ennenda.

4.2.3. Bahnhof Mitlödi

Die Aufwendungen im Gesamtbetrag von 1,1 Millionen Franken werden je hälftig aufgeteilt auf SBB und Kanton/Gemeinde Glarus Süd, wobei der Kanton mit zwei und die Gemeinde Glarus Süd mit einem Drittel partizipiert. Für den Kanton verbleiben Bruttokosten von 367'000 Franken für die Perronerhöhung in Mitlödi.

4.3. Projekt Busbahnhof

Die Aufwendungen im Umfang von 3,73 Millionen Franken (Gesamtkosten von 4 Mio. Fr. abzüglich anteilmässige Kosten für die Kanalisation im Umfang von 0,27 Mio. Fr. zulasten der Gemeinde Glarus) werden aufgeteilt auf den Kanton und die Gemeinde Glarus. Der Kanton partizipiert mit zwei und die Gemeinde Glarus mit einem Drittel. Für den Kanton verbleiben Bruttokosten von 2,48 Millionen Franken für das Projekt Busbahnhof.

5. Weiteres

Die Gemeindeversammlung in Glarus hat am 29. November 2013 ihre Beteiligung als Brutto-Rahmenkredit im Gesamtvolumen von 6,43 Millionen Franken (exkl. MWST) wie folgt genehmigt:

- SBB-Projekt ATR Glarnerland: 1,83 Millionen Franken;
- Projekt Busbahnhof: 1,4 Millionen Franken.

Für die Gemeinde Glarus Süd wird der Gemeinderat über die Beteiligung an der Perronerhöhung in Mitlödi im Umfang von 170'000 Franken (exkl. MWST) noch vor der Landsgemeinde befinden.

Um die Interessen des Kantons umfassend wahrnehmen zu können, wird bei der Projektleitung der SBB Publikumsanlagen (Bauherr SBB) und des Busbahnhofs (Bauherr Gemeinde Glarus) ein Kantonsvertreter mit Stimmrecht Einsitz nehmen.

6. Mitbericht des Departements Finanzen und Gesundheit

Das Departement Finanzen und Gesundheit setzte sich in seinem Mitbericht angesichts der Finanzsituation des Kantons ausführlich mit dem Projekt auseinander. Das Ausbauprojekt ATR Glarnerland wurde dabei ausdrücklich befürwortet. Das Projekt des Busbahnhofs wurde nochmals hinterfragt. Nachdem jedoch die Gemeinde Glarus dem Projekt zugestimmt hat, würde es wohl kaum verstanden, wenn sich der Kanton nicht daran beteiligen würde, zumal auch Synergien mit dem Ausbauprojekt ATR Glarnerland genutzt werden können und das Projekt gegenüber dem Finanzplan (8,3 Mio. Fr.) günstiger zu stehen kommt.

7. Beratung der Vorlage im Landrat

7.1. Kommission

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr unter dem Präsidium von Landrat Emil Küng, Obstalden/Glarus Nord, befasste sich mit der Vorlage. Eintreten auf diese war unbestritten. Folgende Themen wurden in der Kommission diskutiert:

- Die Kommission liess sich dahingehend orientieren, dass die SBB bei Kostenbeteiligung durch Gemeinde und/oder Kanton am Projekt festhalte. Wenn der Kanton bereit sei, sich am Projekt zu beteiligen, könne die Umsetzung zeitnah erfolgen. Falls nicht, würde die Umsetzung im Rahmen von FABI erfolgen und auf der Prioritätenliste nach hinten rutschen; eine Umsetzung wäre nicht vor dem Jahr 2030 zu erwarten. Hinter diesem Projekt stünden zudem wichtige betriebliche Überlegungen zur Fahrplanstabilität mit der Möglichkeit des gleichzeitigen Ein- und Ausfahrens in Glarus.

- Die Umgestaltung des Busbahnhofs Glarus beinhaltet die Erneuerung des Belags beim Güterschuppen. Der Belag sei in einem schlechten Zustand und ohnehin zu erneuern. Die Publikumsanlagen sollen gut beleuchtet werden. Die Parkplätze würden auf die Südseite des Güterschuppens verlegt und auch eine Änderung des Parkierungsregimes sei vorgesehen.
- Das öV-Gesetz sehe die Möglichkeit der finanziellen Beteiligung des Kantons vor. Synergien mit dem Linthsteg gebe es zwar, die Projekte seien aber trennbar. Eine Nichtbeteiligung beim Linthsteg beeinträchtige laut Departement das Projekt ATR Glarnerland nicht. Die SBB hätten sich dazu aber nie eindeutig geäußert.
- Eine (allenfalls kostengünstigere) Überführung im Bahnhof Glarus wäre schwierig zu realisieren und deren Höhe (7–8 m) wesentlich grösser und deshalb für die Nutzer unattraktiv.
- Der Einbau einer Ausweichstelle in Luchsingen würde einen zweistelligen Millionenbetrag kosten und stehe deshalb in Moment nicht zur Diskussion. Zudem würden nach einer 3-jährigen Betriebsphase das öV-Konzept analysiert und mögliche Optimierungen des Fahrplans diskutiert.

Die Kommission beantragte dem Landrat, der Vorlage unverändert zuzustimmen.

7.2. Landrat

Im Landrat war Eintreten auf die Vorlage unbestritten. Sogleich beantragte ein Mitglied aber Ablehnung oder eventuelle Rückweisung der Vorlage. Die Ausgabe sei unnötig, die SBB würden so oder so bauen. Die Vorlage habe keinen relevanten Kundennutzen, es werde kein Mehrwert für den Bahnkunden geschaffen und sei nicht zielkonform mit dem Richtplan Verkehr. Die Prioritäten würden zudem falsch gesetzt, wichtigere Probleme wie der fehlende Eckanschluss nach Chur und der 8-Minuten-Halt des GlarnerSprinters in Schwanden würden nicht gelöst. Der Sprecher der SP-Fraktion votierte mit einer ähnlichen Argumentation zwar für Eintreten und grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage, jedoch für Ablehnung des Kredites für den Busbahnhof. Zeit und Unterlagen seien knapp.

Dies provozierte in der Folge Widerspruch der übrigen Votanten. Alle übrigen Fraktionen stellten sich geschlossen hinter die Vorlage von Kommission und Regierung. Der öffentliche Verkehr sei gemäss Richtplan das Rückgrat der Erschliessung des Kantons. Die Vorlage setze dies konsequent um.

- Mit der vor zwei Jahren beschlossenen Angebotsverbesserung, die auf Mitte 2014 wirksam werde, und dem Tarifverbund Ostwind habe die Landsgemeinde bereits einen wichtigen Schritt beschlossen. Es gelte nun konsequent zu sein und auch die Infrastruktur in den Bahnhöfen Glarus, Ennenda und Mitlödi auf den heutigen Stand zu bringen. Die Perronanlagen seien zu erhöhen, damit der Einstieg auch für ältere Leute und Behinderte problemlos möglich sei. Hilfstritte und Maschendrahtzäune seien wohl kaum mehr zeitgemäss. Mit dem Bau einer Unterführung und dem Ausbau des Mittelperrons mit behindertengerechten Rampen, einem neuen Bahnhofsausgang auf der Ostseite und einer Anbindung an den Veloweg, einem modernen Busbahnhof mit Beleuchtung, neuen Parkplätzen, Veloständer, WC-Anlagen und Warteräumen bekomme der Hauptort (aber auch die Bahnhöfe in Ennenda und Mitlödi) ein zeitgemässes Gesicht, ohne in unnötigen Luxus zu verfallen. Das Projekt sei bereits redimensioniert worden.
- Die Ausgangslage sei klar. Die SBB stünden hinter der Bahnverbindung im Kanton, dies sei nicht immer so gewesen. Sie verlangten jedoch eine Mitbeteiligung an den Publikumsanlagen, wenn das Projekt ATR jetzt realisiert werden soll. Die gesetzlichen Grundlagen seien mit Richtplan und kantonalem öV-Gesetz vorhanden. Wenn der Kanton dies zum jetzigen Zeitpunkt ablehne, rutsche das Projekt ATR bei den SBB nach hinten und würde im Rahmen von FABI erst 2030 oder später realisiert.
- Angebots- und Infrastrukturfragen dürften nun nicht wieder vermischt werden. Die monierten Mängel am Angebot seien bekannt und auch im Rahmen der Verbesserung des Angebotes vor zwei Jahren an der Landsgemeinde diskutiert und entschieden worden. Über die Kosten einer zusätzlichen Kreuzungsstelle im Glarus Süd gebe der Kommissionbericht Auskunft, eine Verlegung der Zugskreuzungen nach Netstal habe andere Verschlechterungen zur Folge.

Der Rückweisungsantrag wurde nach gewalteter Diskussion grossmehrheitlich abgelehnt.

In der Detailberatung wurde nur noch kurz über den Ablehnungsantrag zum Busbahnhof diskutiert. Die SP-Fraktion erachtete den Busbahnhof als überdimensioniert, eine einfachere Variante mit einem Wetterchutz und weniger Perronanlagen für Busse tue es auch. Man könne nicht das Busangebot reduzieren und eine solche Anlage bauen. Auch dem wurde vom übrigen Landrat widersprochen. Der Platz für den Busbahnhof müsse so oder so mit nicht geringen Kosten saniert werden. Es mache Sinn, dies jetzt zusammen mit der Sanierung des übrigen Bahnhofs zu tun und ein aufeinander abgestimmtes Projekt wie in Ziegelbrücke, Näfels oder Schwanden zu realisieren. Der neue Busbahnhof werde benutzt, auch an Sonntagen. Eine Aufwertung des Bahnhofs auch mit einem modernen Busbahnhof tue dem ganzen Areal gut. Der Ableh-

nungsantrag zum Kredit für den Busbahnhof von 2,28 Millionen Franken wurde ebenso klar wie der Rückweiserungsantrag abgelehnt.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde mit zwei Gegenstimmen, der unveränderten Vorlage von Regierung und Kommission zuzustimmen.

8. Antrag

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, nachstehendem Kreditbeschluss zuzustimmen:

SBB-Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland und Umbau Busbahnhof; Verpflichtungskredit von total 6,8 Millionen Franken

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2014)

1. Für das SBB-Erneuerungsprojekt ATR Glarnerland wird ein Gesamt-Verpflichtungskredit im Betrag von 4'320'000 Franken (inkl. MWST) vorbehalten einer allfälligen Bauteuerung gemäss Schweizer Baupreisindex (Tiefbau), Basis Oktober 2013, für die Kostenbeteiligung des Kantons wie folgt gewährt:
 - a. 2'819'000 Franken für die Perronerhöhung und die Personenunterführung zum Mittelperron in Glarus;
 - b. 842'000 Franken für die Verlängerung der Personenunterführung Richtung Linthdamm;
 - c. 292'000 Franken für die Perronerhöhung in Ennenda;
 - d. 367'000 Franken für die Perronerhöhung in Mitlödi.
2. Für die Umgestaltung und Sanierung des Busbahnhofs wird ein Verpflichtungskredit im Betrag von 2'480'000 Franken (inkl. MWST) vorbehalten einer allfälligen Bauteuerung gemäss Schweizer Baupreisindex (Tiefbau), Basis Oktober 2013, für die Kostenbeteiligung des Kantons gewährt.
3. Der Kanton nimmt in der Projektleitung der SBB Publikumsanlagen (Bauherr SBB) und des Busbahnhofs (Bauherr Gemeinde Glarus) Einsitz.

- § 7 A. Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen**
- I. Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen
 - II. Änderung des Gesetzes über den Bevölkerungsschutz
- B. Änderung des Staatshaftungsrechts**
- I. Änderung des Gesetzes über die Haftung der Gemeinwesen und ihrer Amtsträger
 - II. Änderung des Gesetzes über das Gesundheitswesen
 - III. Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Krankenversicherung
 - IV. Änderung des Gesetzes über die öffentliche Sozialhilfe

Die Vorlage im Überblick

Der Landsgemeinde wird eine Teilrevision des Gesundheitsgesetzes unterbreitet. Die Gesetzesänderungen beinhalten Anpassungen an Vorgaben des Bundes und an veränderte kantonale Gegebenheiten. Zudem wird das Gesetz griffiger formuliert, indem etwa Begriffe vereinheitlicht oder unnötige Wiederholungen weggelassen werden. Im Zusammenhang mit der Verselbstständigung des Kantonsspitals Glarus ergibt sich Klärungsbedarf im Staatshaftungsrecht und in damit zusammenhängenden Erlassen.

Bewilligungspflichtige Medizinal- und Psychologieberufe

Die Revision des Bundesgesetzes über die universitären Medizinalberufe wird die bewilligungspflichtigen Tätigkeiten voraussichtlich gleich umschreiben wie das 2012 in Kraft getretene Psychologieberufegesetz. Demnach ist die Berufsausübung dann bewilligungspflichtig, wenn sie privatwirtschaftlicher Natur ist und „in eigener fachlicher Verantwortung“ erfolgt. Das bisherige Abstellen auf die „selbstständige Berufsausübung“ ist unbefriedigend, weil so nur die Berufstätigkeit auf eigene Rechnung erfasst wird. Mit der Neuregelung fallen etwa auch Apotheker unter die Bewilligungspflicht, die zwar vom Geschäftseigentümer angestellt sind, den Betrieb aber in eigener fachlicher Verantwortung führen. Dasselbe gilt für Ärzte oder Psychotherapeuten, die ihre Praxen als Aktiengesellschaft organisiert haben. Das kantonale Recht ist entsprechend anzupassen.

Organisation des Notfalldienstes

Das Bundesgesetz über die universitären Medizinalberufe verpflichtet die freiberufliche Ärzteschaft, im Rahmen des kantonalen Rechts am Notfalldienst mitzuwirken. Damit soll die ärztliche und zahnärztliche Versorgung der Bevölkerung ausserhalb der Sprechstunden und der Öffnungszeiten der Apotheken sichergestellt werden. Das Gesundheitsgesetz überträgt neu die Gewährleistung des ärztlichen Notfalldienstes der Glarner Ärztesgesellschaft. Dessen Ausgestaltung wird angesichts veränderter Rahmenbedingungen (Hausärztemangel, höherer Anteil an Teilzeittätigen, hohe Belastung der Notfalldienstleistenden) diskutiert. Zur Debatte steht zwecks Attraktivitätssteigerung des Hausarztberufes auch eine mögliche Zusammenarbeit mit der Notfallstation des Kantonsspitals. Dem trägt die Revision Rechnung, indem sie die Verantwortlichen zur Koordination zwischen Notfalldienst der freiberuflichen Ärzteschaft und Notfallstation des Kantonsspitals anhält.

Neu geschaffen wird eine gesetzliche Grundlage für die Befreiung vom Notfalldienst gegen eine Ersatzabgabe. Das Bundesgericht hat entschieden, dass der Gegenstand der Ersatzabgabe, der Kreis der Abgabepflichtigen und die Bemessungsgrundlagen auch dann durch das Gesetz geregelt werden müssen, wenn die Gewährleistung des Notfalldienstes auf eine Standesorganisation übertragen wird.

Koordinierter Sanitätsdienst

Der aus Fachleuten des Gesundheitswesens zusammengesetzte Koordinierte Sanitätsdienst (KSD) trifft Vorbereitungen zur Bewältigung von Ereignissen, die mit den Alltagsstrukturen und -abläufen nicht mehr bewältigt werden können. Die Palette reicht von schweren Unfällen mit vielen Verletzten bis zu Katastrophen und flächendeckenden Gesundheitsgefährdungen von Mensch und Tier. Der KSD erstellt ein Einsatzkonzept, welches gewährleistet, dass das notwendige Personal und die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, um Betroffene medizinisch und psychologisch zu betreuen. Neu werden die Einheiten des KSD statt im Bevölkerungsschutzgesetz im Gesundheitsgesetz geregelt. Wie bisher wird die Zusammenarbeit zwischen KSD und Führungsorganisation des Bevölkerungsschutzes bei Katastrophen und Notlagen verlangt.

Zugangssicherung zu medizinischen Leistungen

Der Regierungsrat soll neu mit anderen Kantonen oder Dritten Vereinbarungen über innovative oder wohnortnahe ambulante Angebote abschliessen dürfen. Damit soll der Zugang der Bevölkerung zu versor-