

# Der Nationalrat stimmt für den Glarner Direktzug nach Zürich

Der Nationalrat hat eine wichtige Weiche für den Verkehr im Glarnerland gestellt: Er sprach sich am Dienstag für die direkten Verbindungen nach Zürich aus. Nun ist der Bundesrat am Zug.

von Marco Lüthi und Daniel Fischli

Nach dem Ständerat hat sich der Nationalrat am Dienstag für den Erhalt der direkten Zugverbindungen aus dem Glarnerland nach Zürich und Rapperswil ausgesprochen. Diese stehen auf dem Spiel. Das Bundesamt für Verkehr und die SBB wollen ab 2035 im Kanton Glarus den Halbstundentakt bei der Bahn einführen. Was zur Folge hätte, dass die heute bestehenden Direktverbindungen nach Zürich und Rapperswil wegfallen und in Ziegelbrücke für die Weiterreise immer umgestiegen werden muss.

Der Glarner Ständerat Mathias Zopfi (Grüne) will das in Bundesbern verhindern. Er reichte eine Motion ein, die den Bundesrat beauftragen will, «dafür zu sorgen, dass umsteigefreie Verbindungen aus dem Kanton Glarus nach Rapperswil und nach Zürich erhalten bleiben». Der Bundesrat lehnt die Motion ab. Entgegen dessen Antrag hat der Ständerat im vergangenen Dezember die Motion Zopfi angenommen. Und zwar mit einer klaren Mehrheit von 33 zu einer Stimme.

Ebenfalls deutlich stimmte am Dienstag der Nationalrat zu mit 186 Ja-Stimmen, sechs Nein-Stimmen und sieben Enthaltungen.

## «Eine wichtige Glarner Errungenschaft»

Der Glarner SVP-Nationalrat Markus Schnyder (siehe Interview unten) fungierte als Berichterstatter der vorbereitenden Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Er sagte: «Die Streichung der beiden Direktverbindungen wäre eine massive Verschlechterung für das Zugangebot im Kanton Glarus.» Womit Glarus wohl der einzige Kanton in der Schweiz wäre, der keine Zugverbindungen über die Kantons-grenze hätte.



Der Glarner Nationalrat Markus Schnyder konnte fast alle seine Parteikollegen von der Glarner Direktverbindung nach Zürich überzeugen: Als eine von wenigen stimmte die Bündner Nationalrätin Magdalena Martullo-Blocher (Bild links) gegen das Anliegen der benachbarten Bergregion – allerdings aus Versehen.

Bilder Archiv/Keystone



Schnyder betonte im Rat die Bedeutung des direkten Zugs nach Zürich: Die heutige S25, vormals der «Glarner Sprinter», sei seit 20 Jahren eine wichtige Errungenschaft für Glarus. «Persönlich kann ich Ihnen sagen, bei Glarus handelt es sich nicht um ein kleines Kaff in den Bergen. Glarus ist die kleinste und schönste Hauptstadt der Schweiz.»

## Keine Debatte

Voten zur Motion Zopfi gab es im Nationalratssaal keine. Im Vorfeld kritisierte der Zürcher FDP-Nationalrat

Hans-Peter Portmann den Vorstoss: Die Direktverbindungen machten das Wohnen im Kanton Glarus attraktiv. «Für Zürich bedeutet dies Steuerausfälle.» Gleichzeitig zahle der Kanton Zürich am meisten in den Finanzausgleich ein, von dem der Kanton Glarus stark profitiere. Berufstätige sollten dort wohnen, wo sie arbeiten, so Portmann.

Der FDPler stimmte am Dienstag als einer von sechs Nationalratsmitgliedern gegen den Glarner Vorstoss. Nein sagten ansonsten ausschliesslich Fraktionsmitglieder der SVP. Unter anderem die Bündner Nationalrätin Magdalena Martullo-Blocher, der Zürcher Thomas Matter und der Berner Erich Hess. Sie folgten damit dem Antrag auf

Ablehnung des zuständigen Bundesrats Albert Rösti.

Der Verkehrsminister zeigte im Nationalrat dennoch Verständnis für den Glarner Vorstoss und machte zugleich etwas Hoffnung. «Die Planung zeigt aktuell, dass eine Direktverbindung nach Zürich technisch möglich ist.» Der Bundesrat wolle aber dem Planungsprozess nicht vorgreifen, weshalb dieser eine Direktverbindung noch nicht garantieren könne und somit die Motion ablehne.

## Und so geht es nach dem Erfolg im Nationalrat weiter

Nachdem am Dienstag auch der Nationalrat die Motion Zopfi überwiesen hat, hat der Bundesrat einen binden-

den Auftrag, «dafür zu sorgen», dass die Verbindungen erhalten bleiben. Eine absolute Garantie ist das aber nicht, denn der Bundesrat könnte grundsätzlich den eidgenössischen Räten irgendwann beantragen, die Motion auch unerfüllt abzuschreiben. Es sind dann zumal aber auch Kompromisse denkbar. Etwa dass die – wichtigere – Direktverbindung nach Zürich bleibt, sich die Räte aber damit einverstanden erklären, dass die Verbindung nach Rapperswil gestrichen wird.

Das Bundesamt für Verkehr ist derzeit daran, in Zusammenarbeit mit den Kantonen das Angebotskonzept 2035 zu überarbeiten. Dabei werden auch die Glarner Direktverbindungen noch einmal geprüft.

## Vier Fragen

# «Martullo-Blocher stimmte versehentlich dagegen»

Markus Schnyder  
Nationalrat



**1 Was bedeutet für Sie das deutliche Ja im Nationalrat für den Erhalt der direkten Zugverbindung vom Glarnerland nach Zürich?** Primär bin ich erleichtert, dass es so herausgekommen ist, wie wir drei Glarner Bundesparlamentarier es uns erhofft haben. Ein Erfolg zeichnet sich im Vorfeld etwas ab. Ich musste vor allem in der Kommission und in den Fraktionen teils grosse Überzeugungsarbeit leisten. Es ist deshalb auch eine Genugtuung, dass die Motion Zopfi auch im Nationalrat so deutlich angenommen wurde.

**2 Wie sah denn konkret diese harte Überzeugungsarbeit aus?** Von mindestens zwei grossen Fraktionen wusste ich vor dem Kommissionsentscheid, dass sich die meisten Mitgliedern suchte ich das Gespräch unter vier Augen, um sie

darauf hinzuweisen, wie wichtig die direkten Zugverbindungen nach Zürich und Rapperswil für den Kanton Glarus sind. Fast alle zeigten Verständnis für das Glarner Anliegen und änderten ihre Meinung. Bei uns in der SVP-Fraktion war ursprünglich eine Ablehnung beantragt. An der Fraktionssitzung stellte ich den Antrag für ein Ja, welcher schliesslich von einer Mehrheit unterstützt wurde.

**3 Trotzdem kamen fast alle Gegenstimmen aus der SVP. Auch die Bündner SVP-Nationalrätin Magdalena Martullo-Blocher war dagegen. Wieso liess sie sich von Ihrem Anliegen nicht überzeugen?** Magdalena Martullo-Blocher sagte mir nach dem Abstimmens, dass sie versehentlich den Nein-Knopf gedrückt habe. (lacht) Ob das wirklich so passiert ist, weiss ich nicht. Und ich möchte dies auch nicht weiter kommentieren. Einige in

unserer Fraktion stimmten wohl aus ideologischen Gründen dagegen, um zu verhindern, dass der ÖV nicht übermässig ausgebaut wird. So kam fast die Hälfte der sechs Gegenstimmen von Zürchern. Denn eine direkte Zugverbindung vom Glarnerland nach Zürich hätte ihrer Ansicht nach grossen Einfluss auf den jetzt schon dichten S-Bahn-Fahrplan. Argumentiert haben sie auch damit, dass prozentual gesehen die S25 deutlich weniger Personen befördere als andere S-Bahnlinien im Raum Zürich.

**4 Wie geht es nun weiter? Laut Verkehrsminister Albert Rösti ist trotz den beiden Ja des Stände- und Nationalrats ein Erhalt der Zugverbindung nach Zürich noch nicht garantiert.** Das Parlament hat einen klaren Richtungsentscheid beziehungsweise eine Weichenstellung gefällt. Und es brachte damit den Willen deutlich

zum Ausdruck, dass die Region Glarnerland mit der Zugverbindung nach Zürich auch in Zukunft gestärkt werden soll. Wie es im Detail aussehen wird, werden die weiteren Planungsarbeiten ergeben. Auch der Bundesrat sagte, dass sich das noch nicht genau sagen lässt. Im Kanton Glarus besteht vor allem das Problem, dass die Bahntrassees zu kurz sind. Was wiederum mit möglichen Infrastrukturentscheiden und Budgetfragen zusammenhängt. Das sind noch ganz viele Fragen, die geklärt werden müssen. Wichtig ist mit diesem Entscheid das Bekenntnis zu den ländlichen Regionen wie dem Kanton Glarus. Er wäre durch den Vorschlag des Bundes zum Bauernopfer geworden. Dass die Entscheide in beiden Räten so deutlich ausfielen – was sehr selten vorkommt –, ist eine gute Ausgangslage für uns Glarnerinnen und Glarner. Eine solche kann der Bundesrat nicht einfach ignorieren. (ml)