

An den Landrat

---

Glarus, 8. November 2011

## **Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – GlarnerSprinter stündlich**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1. Heutiges Angebot GlarnerSprinter**

Der Landrat stimmte am 25. Juni 2003 der Einführung des Bahnprojektes „GlarnerSprinter“, des Halbstundentaktes von Ziegelbrücke bis Schwanden mit Taktlücken sowie den damit zusammenhängenden Anpassungen der Buskonzepte gemäss einer Variante Light zu. Seit der Umsetzung ab 12. Dezember 2004 etablierte sich der GlarnerSprinter als Erfolgsprodukt des öV. Er verkehrt von Montag bis Freitag alle zwei Stunden, d.h. je siebenmal zwischen Zürich und Schwanden und umgekehrt – an den Wochenenden je zweimal zwischen Zürich und Linthal und zurück jeweils in Lastrichtung.

#### **1.2. Richtplan Sachbereich Verkehr**

Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf Kantonsgebiet bilden das vom Regierungsrat am 11. April 2006 genehmigte Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte Richtplan „Sachbereich Verkehr“. Der Richtplan behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. Es geht nicht nur um Infrastrukturprojekte und deren Auswirkungen, sondern auch um den Betrieb bestehender Anlagen und Systeme. ÖV, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr werden gleichwertig behandelt. Sie können nicht aufgeteilt werden, da insbesondere die öffentlichen Strassen von allen Verkehrsträgern genutzt werden. Die unabdingbaren Grundlagen zur umfassenden Verbesserung und Erweiterung des Angebots sind im Richtplan formuliert: zwölf Massnahmen für die Mobilität aus öV, Strasseninfrastruktur, Langsamverkehr und Organisatorisches bilden leicht merkbare Zielsetzungen.

Als Massnahmen werden folgende Richtungsweisende Festlegungen gemacht:

##### *öffentliches Verkehrsangebot*

- Der öV wird weiterhin gefördert. Ziel ist, längerfristig einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr mit dem öV abzuwickeln. Im Rahmen der vorgesehenen Richtplanmassnahmen wird mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen innert zehn Jahren gerechnet.

- Kanton und Gemeinden achten bei Planung und Realisierung von neuen öffentlichen Bauten und Anlagen auf eine gute Erschliessung mit dem öV.
- Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt Rückgrat des öV*
- Das Bahnangebot wird gezielt verbessert.
  - Das Konzept „GlarnerSprinter“ wird erweitert und sobald als möglich auf einen Stundentakt ausgebaut.
  - Das Zugsangebot des „GlarnerSprinters“ wird ergänzt durch Regionalzüge. Ziel ist ein integraler Halbstundentakt mit schlanken Anschlüssen in Ziegelbrücke.
- Kontinuierliche Optimierung Bus-System*
- Das Busangebot wird gezielt ausgebaut.
  - Ziel ist ein Angebot mit Anschlüssen an alle Züge, sofern die Nachfrage besteht.
- Massvoller Ausbau des öV in Randstunden und an 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.

### **1.3. Memorialsanträge an der Landsgemeinde 2011**

An der Landsgemeinde 2011 wurde der Memorialsantrag „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“ (1. Zwillingmemorialsantrag zum Glarner öV) behandelt. Der Antrag wollte mit der Einführung des Halbstundentakts eine Massnahme des Kantonalen Richtplans – Sachbereich Verkehr vorweg nehmen und im Gesetz festschreiben. Der Antrag wurde abgelehnt. Ebenso wurde der Memorialsantrag „Schaffung eines Fonds für Investitionen im öffentlichen Verkehr“ (2. Zwillingmemorialsantrag zum Glarner öV) abgelehnt, der die Grundlage schaffen wollte, um für den öV zeitgerecht die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen.

## **2. öV-Konzept 2014**

### **2.1. Allgemeines**

Ausgehend von der mittelfristigen Angebotsplanung ab Fahrplan Sommer 2014 wird unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Randbedingungen aufgezeigt, wie ein öV-Konzept 2014 aussieht.

#### *2.1.1. Mittelfristige Angebotsplanung ab Fahrplan Sommer 2014*

- *Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden.* – Die Einführung der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich und die damit verbundene Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich HB–Oerlikon ermöglichen die stündliche Führung des GlarnerSprinters. Zusammen mit der bisherigen Regio-Verbindung Rapperswil–Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden–Linthal kann zwischen Ziegelbrücke und Schwanden ein Halbstundentakt angeboten werden.
- *Schwanden–Linthal.* – Die bestehende Bahninfrastruktur lässt einen Halbstundentakt auf der Schiene ohne bauliche Massnahmen (Kreuzungsstelle z.B. in Luchsingen) nicht zu; ein Halbstundentakt ist nur alternierend Bahn/Strasse (Bus) möglich.
- *Schwanden–Elm.* – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.
- *Schwanden–Schwändi bzw. Sool.* – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.
- *Mühlehorn–Ziegelbrücke.* – Der Einspurabschnitt Mühlehorn–Tiefenwinkel schränkt den Fahrplan Ziegelbrücke–Sargans einschneidend ein. Neben dem Fernverkehr (Inter-city[IC]- und Interregio[IR]-Verbindungen, Eurocity[EC]-Verbindungen nach Österreich) nutzen auch Güter- und Regionalzüge das einzige Gleis. Dies verunmöglicht zwischen Ziegelbrücke und Sargans halbstündlich Regionalzüge an allen Stationen halten zu lassen. Für Mühlehorn kann weiterhin nur eine stündliche Verbindung nach Ziegelbrücke

bzw. nach Sargans angeboten werden. Nach Glarus ist der Weg über den Kerenzerberg zu wählen, da der Eckanschluss in Ziegelbrücke nicht möglich ist.

- *Mühlehorn–Obstalden–Filzbach–Näfels–Mollis*. – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.
- *Bilten–Ziegelbrücke*. – Auf diesem Abschnitt besteht der Halbstundentakt auf der Schiene mit der S2, in Ziegelbrücke gibt es aber meist keine Anschlüsse. Bilten ist zudem stündlich über eine Busverbindung nach Ziegelbrücke bzw. mit Umsteigen in Niederurnen nach Näfels-Mollis verbunden. Für den Fahrplan 2014 ist eine neue Lösung zu finden, da die S2-Verbindungen nur noch stündlich und in leicht geänderter Fahrlage angeboten werden.

### 2.1.2. *Randbedingungen*

- Randbedingungen sind Massnahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich am linken Zürichseeufer und der S-Bahn St. Gallen (Einführung auf Dezember 2013), die fahrplan-technischen Fixpunkte der stündlichen IR-Verbindungen zwischen Zürich und Chur, des GlarnerSprinters zwischen Zürich und Schwanden/Linthal sowie der Regio-Verbindungen zwischen Rapperswil und Ziegelbrücke und zwischen Ziegelbrücke und Linthal.
- Der stündliche GlarnerSprinter mit Halt und Kreuzung in Ziegelbrücke zur Minute 30 ermöglicht ab Sommer 2014 für das Glarnerland halbstündliche Schnellverbindungen vom Glarnerland nach Zürich.
- Der Regionalzug 900 Sargans–Ziegelbrücke wendet wie bisher in Ziegelbrücke zur Minute 00; ab Dezember 2013 wird er beschleunigt (Zwischenhalte nur noch in Unterterzen, Walenstadt und Flums); er hält in Mühlehorn nicht mehr.
- Ein neuer Regionalzug (S4) Sargans–Ziegelbrücke–Uznach–St. Gallen mit Halt und Kreuzung in Ziegelbrücke zur Minute 30 ermöglicht ab Dezember 2013 für das Glarnerland halbstündliche Regionalzugsverbindungen ab Ziegelbrücke Richtung Sargans und Uznach. Er hält unter anderem in Mühlehorn, das damit neu zur halben Stunde an den Knoten Ziegelbrücke angebunden wird. Der Eckanschluss in Ziegelbrücke von der S4 Walensee ins Glarnerland und umgekehrt ist nicht möglich, weshalb das Anbinden von Mühlehorn über den Kerenzerberg nach Näfels-Mollis erfolgen muss.
- Die S2 Zürich–Ziegelbrücke wird ab Sommer 2014 nur noch stündlich in Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten halten können. Als Ersatzangebot für die wegfallende S2 ist ein Bahnshuttle oder ein Bus, welcher in Siebnen-Wangen die S2 abnimmt und alle Unterwegsstationen bedient, in Prüfung. Der Kanton Schwyz wird darüber voraussichtlich im November entscheiden. Die Gemeinden der Obermarch bevorzugen den Bahnshuttle. Ein allfälliges Ersatzangebot mit Bus bis Ziegelbrücke/Näfels müsste ins Gesamtkonzept integriert werden.
- Für die Zeit zwischen Dezember 2013 (Umsetzung S-Bahn St. Gallen) bis zum ausserordentlichen Fahrplanwechsel im Juni 2014 ist insbesondere für die Verbindungen Mühlehorn und Glarnerland ein Übergangsangebot bereitzustellen.

### 2.1.3. *Ziele*

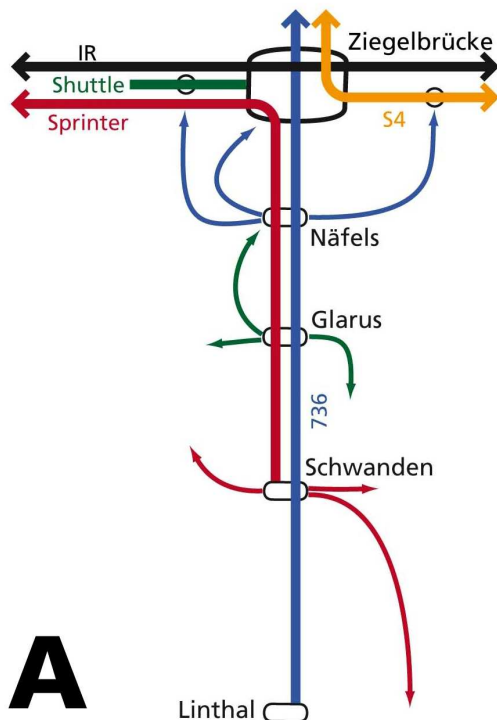
Ausgehend vom Richtplan werden für das Angebotskonzept folgende Ziele formuliert:

- mindestens die Hälfte der Bevölkerung halbstündlich an den öV anbinden;
- integrales Taktsystem (symmetrische, exakt 30 oder 60 Minuten versetzte Fahrlagen) wenn möglich bei Bahn und Bus;
- Bahn – als Rückgrat des öV – auf der Hauptachse Ziegelbrücke–Schwanden auf den Halbstundentakt ausbauen;
- stündlich möglichst umsteigefreie Verbindungen vom Glarnerland in den Wirtschaftsraum Zürich: im Glarnerland Halt an allen Stationen, ab/bis Ziegelbrücke beschleunigt;
- Buskonzepte Glarus Nord, Glarus, Glarus Süd funktionieren als Feinverteiler zur Bahn;
- an den wichtigen Bahnhöfen Ziegelbrücke, Näfels-Mollis, Glarus und Schwanden Verknüpfung mit dem Busnetz sichergestellt;

- Kantonsspital, Kantonsschule und Lintharena SGU Näfels möglichst halbstündlich ans Bahnnetz angebunden;
- Tourismusschwerpunkte Braunwald, Elm und Kerenzberg mindestens stündlich an den öV angebunden und möglichst auf den GlarnerSprinter ausgerichtet; für das Klöntal angepasste Lösung ausgearbeitet;
- in weniger dicht besiedelten Gebieten abseits des Bahneinzugsgebiets angemessene Grundversorgung sichergestellt; mindestens Stundentakt anzustreben, sofern Nachfrage vorhanden; in Randstunden und Wochenenden Betriebsmodelle wie Rufbus, Taxi usw. denkbar.

## 2.2. Angebot Bahn

### 2.2.1. Szenario A



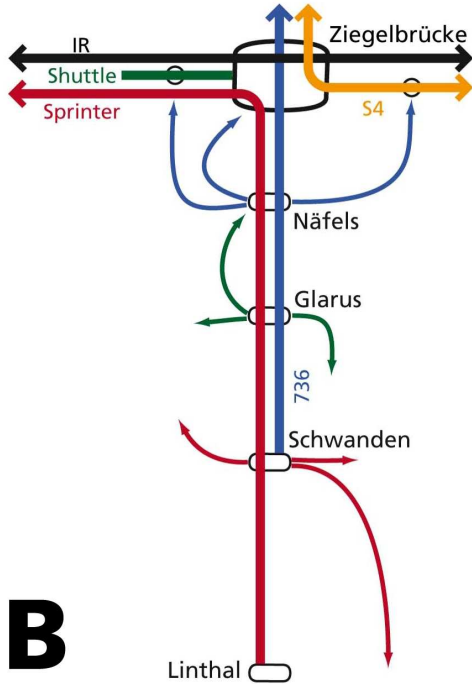
- GlarnerSprinter Zürich–Schwanden im 60-Minuten-Takt mit Halt in Wädenswil, Pfäffikon, Lachen, Siebnen-Wangen; von Ziegelbrücke bis Schwanden an allen Stationen
- Regio-Verbindung Rapperswil–Linthal im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen
- Bahnshuttle Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen

Mengengerüst GlarnerSprinter	Mo-Fr	ab Schwanden 05:08 – 19:08 / 20:08 nur bis Ziegelbrücke ab Zürich 06:43 – 18:43 / 19:43 und 20:43 nur bis Ziegelbrücke
	Sa/So	ab Schwanden 06:08 – 19:08 / 20:08 nur bis Ziegelbrücke ab Zürich 06:43 – 18:43 / 19:43 und 20:43 nur bis Ziegelbrücke
Mengengerüst Regio	Mo-Fr	ab Rapperswil 05:33 – 22:33 / 23:33 bis Schwanden ab Linthal 05:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
	Sa	ab Rapperswil 06:33 – 22:33 / 23:33 bis Schwanden ab Linthal 05:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
	So	ab Rapperswil 06:33 – 22:33 / 23:33 bis Schwanden ab Linthal 06:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Mengengerüst Bahnshuttle	Mo-So	ab Ziegelbrücke 06:36 – 23:36 ab Siebnen-Wangen 06:10 – 23:10

**Auswirkungen**

- + annähernder Halbstundentakt Ziegelbrücke–Schwanden bis etwa 20 Uhr
- + stündlich direkte Verbindungen von/nach Zürich ab allen Stationen zwischen Ziegelbrücke und Schwanden
- für Mühlehorn keine schlanke Anschlussverbindung ins Glarnerland via Ziegelbrücke – Lösungen mit Bus über den Kerenzerberg
- + optimale Anschluss-Situation in Glarus für den Ortsbus

**2.2.2. Szenario B**



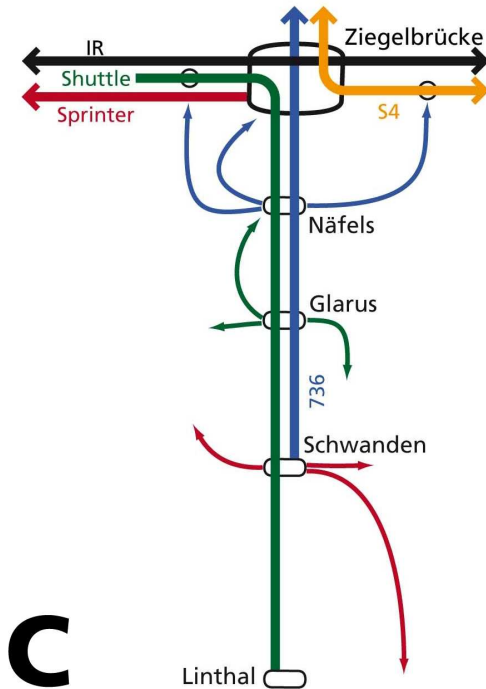
- GlarnerSprinter Zürich–Linthal im 60-Minuten-Takt mit Halt in Wädenswil, Pfäffikon, Lachen, Siebnen-Wangen von Ziegelbrücke bis Schwanden an allen Stationen
- Regio-Verbindung Rapperswil–Schwanden im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen
- Bahnshuttle Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen

Mengengerüst GlarnerSprinter	Mo-Fr	ab Linthal 04:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke ab Zürich 06:43 – 17:43 / 18:43 bis Schwanden / 19:43 und evtl. 20:43 bis Ziegelbrücke
	Sa/So	ab Linthal 05:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke ab Zürich 06:43 – 17:43 / 18:43 bis Schwanden / 19:43 und evtl. 20:43 bis Ziegelbrücke
Mengengerüst Regio	Mo-Fr	ab Rapperswil 05:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden ab Schwanden 05:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
	Sa	ab Rapperswil 06:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden ab Schwanden 05:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
	So	ab Rapperswil 06:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden ab Schwanden 06:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Mengengerüst Bahnshuttle	Mo-So	ab Ziegelbrücke 06:36 – 23:36 ab Siebnen-Wangen 06:10 – 23:10

### Auswirkungen

- + annähernder Halbstundentakt Ziegelbrücke–Schwanden bis etwa 20 Uhr
- + stündlich direkte Verbindungen von/nach Zürich ab allen Stationen zwischen Ziegelbrücke und Linthal
- Glarus Süd (ausser Mitlödi und Schwanden) während Betriebszeiten GlarnerSprinter nicht mehr direkt nach Uznach/Rapperswil verbunden
- für Mühlehorn keine schlanke Anschlussverbindung ins Glarnerland via Ziegelbrücke – Lösungen mit Bus über den Kerenzerberg
- + optimale Anschluss-Situation in Glarus für den Ortsbus

### 2.2.3. Szenario C



- GlarnerSprinter Zürich–Ziegelbrücke im 60-Minuten-Takt mit Halt in Wädenswil, Pfäffikon, Lachen, Siebnen-Wangen
- Regio-Verbindung Rapperswil–Schwanden im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen
- Bahnshuttle Siebnen-Wangen–Linthal im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen

Mengengerüst GlarnerSprinter	Mo-So	ab Ziegelbrücke 05:34 – 19:34 ab Zürich 06:43 – 19:43 und evtl. 20:43
Mengengerüst Regio	Mo-Fr	ab Ziegelbrücke 05:05 / ab Rapperswil 05:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden ab Schwanden 05:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
	Sa/So	ab Ziegelbrücke 06:05 / ab Rapperswil 06:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden ab Schwanden 06:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Mengengerüst Bahnshuttle	Mo-Fr	ab Linthal 04:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke ab Siebnen-Wangen 06:10 – 18:10 / 19:10 bis Schwanden / 20:10 – 23:10 bis Ziegelbrücke ab Ziegelbrücke 04:30 – 05:30 bis Siebnen-Wangen
	Sa/So	ab Linthal 05:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke ab Siebnen-Wangen 06:10 – 18:10 / 19:10 bis Schwanden / 20:10 – 23:10 bis Ziegelbrücke ab Ziegelbrücke 05:30 bis Siebnen-Wangen

### *Auswirkungen*

- + annähernder Halbstundentakt Ziegelbrücke–Schwanden bis etwa 20 Uhr
- keine direkten Verbindungen von/nach Zürich aus dem ganzen Glarnerland
- Glarus Süd (ausser Mitlödi und Schwanden) während Betriebszeiten Bahnshuttle nicht mehr direkt mit Uznach-Rapperswil verbunden
- für Mühlehorn keine schlanke Anschlussverbindung ins Glarnerland via Ziegelbrücke – Lösungen mit Bus über den Kerenzerberg
- + optimale Anschluss-Situation in Glarus für den Ortsbus

## **2.3. Angebot Bus**

Es stehen in allen drei Gemeinden je eine Variante Voll und eine Variante Light zur Diskussion.

### *2.3.1. Angebotsvarianten in Glarus Nord*

#### 2.3.1.1. Variante Voll Glarus Nord

Buslinie 511 Ziegelbrücke–Näfels-Mollis–Obstalden–Mühlehorn

Buslinie 512 Bilten–Näfels-Mollis

Buslinie 513 Ziegelbrücke–Bilten

Buslinie 514 Näfels-Mollis–Mollis Vorderdorf

Buslinie 501 Näfels-Mollis–Glarus (betriebliche Verknüpfung)

Mengengerüst Buslinie 511 Ziegelbrücke– Mühlehorn	Mo-Fr	ab Ziegelbrücke 06:34 – 19:34 ab Mühlehorn 06:38 – 19:38
	Sa/So	ab Ziegelbrücke 07:34 – 18:34 ab Mühlehorn 07:38 – 18:38
Mengengerüst Buslinie 512 Bilten–Näfels- Mollis	Mo-Fr	ab Bilten 06:15 – 19:15 ab Näfels-Mollis 06:27 – 19:27
	Sa/So	ab Bilten 07:15 – 18:15 ab Näfels-Mollis 07:27 – 18:27
Mengengerüst Buslinie 513 Ziegelbrücke– Bilten	Mo-Fr	ab Ziegelbrücke 06:05 – 20:05 ab Bilten 05:45 – 19:45
	Sa/So	ab Ziegelbrücke 07:05 – 20:05 ab Bilten 06:45 – 19:45
Mengengerüst Buslinie 514 Näfels-Mollis– Mollis Vorder- dorf	Mo-Fr	ab Näfels-Mollis 06:13 – 19:13 ab Mollis Vorderdorf 06:17 – 19:17
	Sa/So	ab Näfels-Mollis 07:13 – 18:13 ab Mollis Vorderdorf 07:17 – 18:17

### *Auswirkungen*

- + auf dem Kerenzerberg lückenloser Stundentakt mit systematischen Anschlüssen in Mühlehorn und in Näfels-Mollis
- + Stundentakt auf den Linien Ziegelbrücke–Näfels-Mollis und Bilten–Näfels-Mollis sowie Ziegelbrücke–Bilten ergibt im Korridor Näfels-Mollis–Niederurnen/Ziegelbrücke–Bilten einen Halbstundentakt
- + stündliche Verbindung Näfels-Mollis–Glarus via Netstal und Riedern
- + Einkaufszentrum Krumm Näfels stündlich an Näfels-Mollis und Glarus angeschlossen – mit Option auf zwei Anbindungen pro Stunde

### 2.3.1.2. Variante Light Glarus Nord

Buslinie 511 Ziegelbrücke–Näfels-Mollis–Obstalden–Mühlehorn

Buslinie 512 Ziegelbrücke–Bilten(–Schänis–Ziegelbrücke)

Buslinie 514 Näfels Krumm–Näfels-Mollis–Mollis Vorderdorf

Mengengerüst Buslinie 511 Ziegelbrücke– Mühlehorn	Mo-Fr	ab Ziegelbrücke 06:34 – 19:34 ab Mühlehorn 06:38 – 19:38
	Sa/So	ab Ziegelbrücke 07:34 – 18:34 ab Mühlehorn 07:38 – 18:38
Mengengerüst Buslinie 512 Ziegelbrücke– Bilten	Mo-Fr	ab Ziegelbrücke 06:05 – 20:05 ab Bilten 05:45 – 19:45
	Sa/So	ab Ziegelbrücke 07:05 – 20:05 ab Bilten 06:45 – 19:45
Mengengerüst Buslinie 514 Näfels Krumm –Mollis Vorder- dorf	Mo-Fr	ab Näfels Krumm 06:07 – 19:42 ab Mollis Vorderdorf 06:17 – 19:49
	Sa	ab Näfels Krumm 07:07 – 17:42 ab Mollis Vorderdorf 07:17 – 17:49
	So	kein Betrieb

#### Auswirkungen

- + auf dem Kerenzerberg lückenloser Stundentakt mit systematischen Anschlüssen in Mühlehorn und in Näfels-Mollis
- ± Stundentakt auf den Linien Ziegelbrücke–Näfels-Mollis und Ziegelbrücke–Bilten ergibt nur auf dem Abschnitt Niederurnen–Ziegelbrücke einen Halbstundentakt
- keine Busverbindung zwischen Näfels-Mollis und Netstal
- + Einkaufszentrum Krumm Näfels mit separater Buslinie im Halbstundentakt an Näfels-Mollis angebunden

### 2.3.2. Angebotsvarianten in Glarus

#### 2.3.2.1. Variante Voll Glarus

Buslinie 501 Ennenda Seilbahn–Glarus–Riedern–Näfels-Mollis

Buslinie 502 Glarus Oberdorf–Glarus Bahnhof–Riedern

Mengengerüst Buslinie 501 Ennenda Seil- bahn–Näfels- Mollis	Mo-Fr	ab Ennenda 05:33 – 19:33 ab Näfels-Mollis 05:50 – 19:50
	Sa	ab Ennenda 07:33 – 16:33 ab Näfels-Mollis 07:50 – 16:50
	So	kein Betrieb
Mengengerüst Buslinie 502 Glarus Ober- dorf–Glarus Bhf.–Riedern	Mo-Fr	ab Oberdorf 06:08 – 19:08 ab Riedern 06:28 – 19:28
	Sa	ab Oberdorf 07:08 – 16:08 ab Riedern 07:28 – 16:28
	So	kein Betrieb

#### Auswirkungen

- + stündliche Verbindung zwischen Näfels-Mollis und Glarus via Netstal und Riedern
- + Riedern halbstündlich angebunden an Glarus mit schlanken halbstündlichen Anschlüssen in Glarus von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- + stündliche Verbindungen nach Glarus Oberdorf und Ennenda Seilbahn mit schlanken Anschlüssen in Glarus von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- + Einkaufszentrum Wiggispark stündlich an Glarus und Näfels-Mollis angebunden

### 2.3.2.2. Variante Light Glarus

Buslinie 501 Ennenda Seilbahn–Glarus–Netstal (nicht über Riedern)

Buslinie 502 Glarus Oberdorf–Glarus Bahnhof–Riedern

Mengengerüst Buslinie 501 Ennenda Seil- bahn–Netstal	Mo-Fr	ab Ennenda 05:33 – 19:33 ab Netstal 06:00 – 20:00
	Sa	ab Ennenda 07:33 – 16:33 ab Netstal 08:00 – 17:00
	So	kein Betrieb
Mengengerüst Buslinie 502 Glarus Ober- dorf–Glarus Bhf.–Riedern	Mo-Fr	ab Oberdorf 06:08 – 19:08 ab Riedern 06:28 – 19:28
	Sa	ab Oberdorf 07:08 – 16:08 ab Riedern 07:28 – 16:28
	So	kein Betrieb

#### Auswirkungen

- keine Busverbindung zwischen Näfels-Mollis und Netstal
- Riedern nur stündlich angebunden an Glarus mit schlanken Anschlüssen von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- + stündliche Verbindungen nach Glarus Oberdorf und nach Ennenda Seilbahn mit schlanken Anschlüssen in Glarus von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- Einkaufszentrum Wiggispark stündlich nur an Glarus angebunden

### 2.3.3. Angebotsvarianten in Glarus Süd

#### 2.3.3.1. Variante Voll Glarus Süd

Buslinie 541 Schwanden–Elm

Buslinie 542 Schwanden–Schwändi

Buslinie 543 Schwanden–Sool

Buslinie 736 (Bahnersatz) Schwanden–Linthal

Mengengerüst Buslinie 541 Schwandens– Elm Szenario Bahn A	Mo-Fr	ab Schwanden 05:33 – 23:33 ab Elm 04:57 – 22:57 ab Schwanden zusätzlich 07:59 – 10:59 und 15:59 – 18:59 ab Elm zusätzlich 05:36 – 08:36 und 15:36 – 18:36
	Sa/So	ab Schwanden 06:33 – 23:33 ab Elm 05:57 – 22:57 ab Schwanden zusätzlich 07:59 – 09:59 und 15:59 – 17:59 ab Elm zusätzlich 06:38 – 08:36 und 16:36 – 18:36
Mengengerüst Buslinie 541 Schwandens– Elm Szenario Bahn B/C	Mo-Fr	ab Schwanden 07:57 – 19:57 ab Elm 05:36 – 19:36 ab Schwanden zusätzlich 06:31 – 09:31; 15:31 – 18:31; 20:31 – 23:31 ab Elm zusätzlich 04:57 – 07:57 und 15:57 – 22:57
	Sa/So	ab Schwanden 07:57 – 19:57 ab Elm 06:36 – 19:36 ab Schwanden zusätzlich 07:31 – 09:31; 15:31 – 17:31; 20:31 – 23:31 ab Elm zusätzlich 05:57 – 07:57 und 16:57 – 22:57
Mengengerüst Buslinie 542 Schwandens– Schwändi	Mo-Fr	ab Schwanden 05:56 – 18:56 ab Schwändi 06:16 – 19:16
	Sa/So	ab Schwanden 07:56 – 16:56 ab Schwändi 08:16 – 17:16

Mengengerüst Buslinie 543 Schwanden– Sool	Mo-Fr	ab Schwanden 06:33 – 17:33 ab Sool 06:48 – 17:48	Studenttakt mit Lücken – Mo-Fr mit gesamthhaft 8 Kurspaaren
	Sa/So	ab Schwanden 07:33 – 16:33 ab Sool 07:48 – 16:48	Studenttakt mit Lücken – Sa/So mitgesamthhaft 5 Kurspaaren
Mengengerüst Buslinie 736 (Bahnersatz) Schwanden– Linthal Szenario Bahn A	Mo-Fr	ab Schwanden 08:01 – 11:01 und 17:01 – 20:01 ab Linthal 05:36 – 08:36 und 15:36 – 18:36	
	Sa/So	ab Schwanden 08:01 – 10:01 und 18:01 – 20:01 ab Linthal 06:36 – 08:36 und 16:36 – 18:36	
Mengengerüst Buslinie 736 (Bahnersatz) Schwanden– Linthal Szenario Bahn B/C	Mo-Fr	ab Schwanden 06:31 – 09:31 und 16:31 – 19:31 ab Linthal 05:06 – 08:06 und 15:06 – 18:06	
	Sa/So	ab Schwanden 06:31 – 08:31 und 16:31 – 18:31 ab Linthal 06:06 – 08:06 und 16:06 – 18:06	

#### Auswirkungen

- + Verbindungen von/nach Elm bei Szenario A auf den Regio nach Uznach/Rapperswil
- + Verbindungen von/nach Elm bei Szenario B auf den GlarnerSprinter nach Zürich HB
- + Verdichtung in Hauptverkehrszeiten Elm–Schwanden und Linthal–Schwanden auf den GlarnerSprinter bei Szenario A bzw. auf den Regio bei Szenario B
- + Studenttakt nach Schwändi mit schlanken Anschlüssen in Schwanden Richtung Glarus
- keine direkten Verbindungen Schwändi–Glarus
- + Anbindung von Lassigen (Schwändi) an Buslinie nach Schwanden möglich

#### 2.3.3.2. Variante Light Glarus Süd

Buslinie 541 Schwanden–Elm  
 Buslinie 542 Schwanden–Schwändi  
 Buslinie 543 Schwanden–Sool

Mengengerüst Buslinie 541 Schwanden– Elm	Mo-Fr	ab Schwanden 05:33 – 23:33 ab Elm 04:57 – 22:57	
	Sa/So	ab Schwanden 06:33 – 23:33 ab Elm 05:57 – 22:57	
Mengengerüst Buslinie 542 Schwanden– Schwändi	Mo-Fr	ab Schwanden 05:56 – 18:56 ab Schwändi 06:16 – 19:16	
	Sa/So	ab Schwanden 07:56 – 16:56 ab Schwändi 08:16 – 17:16	
Mengengerüst Buslinie 543 Schwanden– Sool	Mo-Fr	ab Schwanden 06:33 – 17:33 ab Sool 06:48 – 17:48	Studenttakt mit Lücken – Mo-Fr mit gesamthhaft 8 Kurspaaren
	Sa/So	ab Schwanden 07:33 – 16:33 ab Sool 07:48 – 16:48	Studenttakt mit Lücken – Sa/So mit gesamthhaft 5 Kurspaaren

#### Auswirkungen

- ± Verbindungen von/nach Elm bei Szenario A auf den Regio nach Uznach/Rapperswil;  
keine Verbindungen auf den GlarnerSprinter
- ± Verbindungen von/nach Elm bei Szenario B auf den GlarnerSprinter nach Zürich HB;  
keine Verbindungen auf den Regio nach Uznach/Rapperswil

- keine Verdichtungen in Hauptverkehrszeiten Elm–Schwanden bzw. Linthal–Schwanden
- + Stundentakt nach Schwändi mit schlanken Anschlüssen in Schwanden Richtung Glarus
- keine direkten Verbindungen Schwändi–Glarus
- + Anbindung von Lassigen (Schwändi) an Buslinie nach Schwanden möglich

## **2.4. Kosten für Betrieb**

Die Berechnungen der Bahnangebote basieren auf Richtofferten der SBB und der Braunwaldbahn. Die Berechnungen des Busangebots basieren auf einem angenommenen Kilometerpreis pro Linie und einem geschätzten Kostendeckungsgrad.

Für den Kanton Glarus ergeben sich verglichen mit 2011 und unter Berücksichtigung der Mitfinanzierung durch die beteiligten Kantone Schwyz, St.Gallen und dem ZVV (für den Kanton Zürich) je nach Bahnszenario und Busvariante jährliche Minderkosten von 0,04 bis jährliche Mehrkosten von 1,65 Millionen Franken. Die Nettokosten für den Betrieb des öV belaufen sich dementsprechend auf jährlich 5,91 bis 7,6 Millionen Franken (s. Anhang).

## **2.5. Kosten für Infrastruktur**

Es ist vorgesehen, den GlarnerSprinter zwischen Zürich und Ziegelbrücke nachfrageabhängig mit einer bis drei Zugskompositionen à 100 m Länge zu führen, welche bei den Szenarien A und B in Ziegelbrücke Richtung Glarnerland geschwächt bzw. in der Gegenrichtung nach Zürich gestärkt werden. Im Kanton werden einteilige Kompositionen der Nachfrage genügen. Bei Szenario C ist als Bahnshuttle ein dreiteiliger Domino vorgesehen. Es werden bei allen drei Szenarien zwischen Ziegelbrücke und Linthal keine Anpassungen der Perronlängen nötig sein.

Im Bahnhof Glarus werden künftig immer Kreuzungen stattfinden. Ein Bahnhofausbau mit einer Personenunterführung wird unumgänglich. Die SBB planen ihn 2014 bis 2017. Damit bereits ab Juni 2014 das neue Angebot eingeführt werden kann, stimmen die SBB einer Übergangslösung ohne Personenunterführung zu, wobei Einschränkungen beim Betrieb in Kauf genommen werden müssen. Bei allen Szenarien muss der Bahnhof Glarus mit einer Personenunterführung ergänzt werden, um einen schienenfreien Zugang zu Gleis 2 zu erhalten. Zudem ist zusammen mit den SBB und der Gemeinde zu prüfen, ob und wie die Umsteigerhältnisse Bahn/Bus durch einen Busbahnhof verbessert werden können, was die Gemeinde Glarus und der Kanton zu realisieren haben. – Die Wahl der Szenarien beeinflusst somit die Kosten für den Infrastrukturausbau nicht.

## **2.6. Erschliessungswirkung**

Für die Berechnung der Erschliessungswirkung wurden die Einzugsgebiete der bestehenden Haltestellen berechnet: Der Radius beträgt, wie üblich, für eine Buserschliessung 300 m und für eine Bahnhaltestelle 800 m. Beim Ist-Zustand (2011) sind rund 5 Prozent der Bevölkerung – namentlich in Bilten und Ziegelbrücke – halbstündlich mit dem öV erschlossen. Nicht berücksichtigt ist Braunwald, welches zwar im Halbstundentakt erschlossen ist, übergeordnet aber nur über einen Anschluss an den stündlich verkehrenden Regionalzug verfügt.

Bei der Variante Bus Voll werden – unabhängig des gewählten Szenarios Bahn – 53 Prozent der Bevölkerung halbstündlich erschlossen; während den Hauptverkehrszeiten verfügen sogar 64 Prozent über einen Halbstundentakt. Bei der Variante Bus Light werden – unabhängig des gewählten Szenarios Bahn – rund 47 Prozent der Bevölkerung halbstündlich erschlossen. Dieser Wert bleibt während den Hauptverkehrszeiten unverändert, da keine Verdichtungen geplant sind.

## **2.7. Gegenüberstellung der Varianten**

### *2.7.1. Bahnangebot*

#### 2.7.1.1. Vergleich Szenarien A/B/C mit Ist-Zustand 2011

Das halbstündliche IR/RE-Angebot ab Ziegelbrücke nach Zürich und der S4 der S-Bahn St. Gallen Sargans–Ziegelbrücke–Uznach schafft die Voraussetzungen für einen Halbstundentakt. Für Mühlehorn bleibt es beim Stundentakt, da der beschleunigte Regionalzug Ziegelbrücke–Sargans nur drei Unterwegshalte machen kann. Für Bilten bleibt die stündliche S2-Verbindung nach Zürich bestehen. Für die zweite stündliche S2-Verbindung, welche infolge geänderter Randbedingungen zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke ohne Unterwegshalte verkehren muss, wird die Bahnshuttleverbindung adäquater Ersatz sein. Qualitätsunterschiede ergeben sich bezüglich umsteigefreien / Umsteigen erfordernden Verbindungen.

#### 2.7.1.2. Vergleich Szenarien A/B mit Szenario C

Bei den Szenarien A und B entstehen täglich (auch am Wochenende) stündlich umsteigefreie Verbindungen von Schwanden nach Zürich HB (Szenario A) bzw. zwischen Linthal und Zürich HB (Szenario B), während bei Szenario C in Ziegelbrücke umgestiegen werden muss. Da die Varianten mit umsteigefreien Verbindungen weniger Kosten verursachen als die Variante mit Umsteigen, ist Szenario C auszuschneiden. Zudem forderten die Gemeinden der Obermarch (Schübelbach, Buttikon, Reichenburg) und der Bezirk March mittel- und langfristig die direkte Bahnverbindung der gesamten March nach Zürich im Halbstundentakt. Demnach könnte die Bahnshuttle- nur eine Übergangslösung sein, womit bei Szenario C die Synergien mit dem Glarner-Shuttle auch nur während einer Übergangszeit bestünden und bei Wegfall des March-Shuttles für den Kanton höhere Kosten entstünden. Die Szenarien A oder B sind aufwärtskompatibel und werden längerfristig Bestand haben, unabhängig der Verdichtung des IC Zürich–Chur und der Erschliessung in der March.

#### 2.7.1.3. Vergleich Szenario A mit Szenario B

Bei Szenario B profitiert das ganze Glarnerland bis Linthal von Direktverbindungen nach Zürich; bei Szenario A werden weite Teile von Glarus Süd zwischen Schwanden und Linthal mit dem Regionalzug direkt nach Rapperswil erschlossen.

Damit an den Wochenenden der Tourismusverkehr aus dem Grossraum Zürich von optimalen Verbindungen bis Linthal profitiert, wurde eine Kombination Szenario A (Montag bis Freitag) und Szenario B (Samstage und Sonntage) geprüft, aber wieder verworfen. Zunehmend findet der Tourismusverkehr auch während der Woche statt und mit Blick auf einfache Merkbarkeit des Fahrplans ist auf eine Unterscheidung (Mo-Fr bzw. Sa/So) zu verzichten.

### *2.7.2. Busangebot*

#### 2.7.2.1. Vergleich Varianten Voll/Light mit Ist-Zustand 2011

Das halbstündliche Angebot auf der Schiene schafft für das Busangebot deutlich bessere Voraussetzungen. Angebots- und Anschlussqualität verbessern sich mit der Variante Voll erheblich und mit der Variante Light deutlich. Mit klaren Strukturen auf Basis eines einheitlichen Takts können alle Linien systematisch geführt werden. Es kann nachfragegerecht unterschieden werden zwischen Halbstunden-/Stundentakt oder reduziertem Angebot auf Basis eines Stundenrasters.

### 2.7.2.2. Vergleich Variante Voll mit Variante Light

Bei der Variante Voll ist im Wesentlichen in nachfragestarken Gebieten (z.B. im Korridor Näfels-Mollis–Niederurnen/Ziegelbrücke–Bilten sowie zwischen Glarus und Riedern) ein Halbstundentakt vorgesehen. In Glarus Süd wird zwischen Elm und Schwanden in den Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt angeboten und zwischen Linthal und Schwanden entsprechende Verdichtungen im Stundentakt auf der Strasse, so dass auch hier in den Hauptverkehrszeiten zusammen mit dem Bahnangebot ein Halbstundentakt besteht. Bei der Variante Light sind keine Verdichtungen vorgesehen und auch das halbstündliche Angebot bezieht sich lediglich auf den Korridor zwischen Niederurnen und Ziegelbrücke. Zudem wird auf die strassenseitige Erschliessung zwischen Netstal und Näfels-Mollis verzichtet.

## 3. Vernehmlassung

### 3.1. Durchführung

Nach der Vorstellung des Grobkonzepts in der öV-Kommission wurden die drei Gemeinden, die politischen Parteien und verschiedene Verbände zur Stellungnahme eingeladen. Das Grobkonzept wurde auf der Internetseite [www.gl.ch](http://www.gl.ch) aufgeschaltet, um der Bevölkerung Stellungnahmen zu ermöglichen.

### 3.2. Ergebnisse

#### 3.2.1. Im Überblick

Erfreulicherweise gaben alle angeschriebenen Adressaten eine Stellungnahme ab und gingen verschiedene Stellungnahmen von Privatpersonen ein. Grundsätzlich begrüssen alle die Weiterentwicklung des Angebots. Den Rückmeldungen ist eine eindeutige Stossrichtung zu Gunsten Szenario B bei der Bahn (GlernerSprinter Zürich HB–Linthal) und der Variante Voll für den Bus zu entnehmen. Mehrfach vorgeschlagen bzw. angeregt wurden:

- IC-Halt in Ziegelbrücke,
- Halt GlernerSprinter in Bilten,
- konsequenter Halbstundentakt und Ausbau von Netstal zum Kreuzungsbahnhof,
- Halbstundentakt in Glarus Süd möglichst ganztägig,
- Busverbindung Schwändi–Glarus beibehalten,
- Betriebszeiten in den Randstunden ausdehnen; am Abend allenfalls alternative Angebotsmodelle wie Rufbus, Taxi usw. prüfen.

Ausserhalb der eigentlichen Bahn- und Busangebotsplanung wurden angeregt:

- Anstrengungen im Mobilitätsmarketing notwendig,
- Einsatz von zeit- und nachfragegerechtem Rollmaterial,
- Einholen von Konkurrenzofferten bei Bahn und Bus,
- Planungen von Umfahungsstrassen vorantreiben.

#### 3.2.2. Gemeinde Glarus Nord

Der Gemeinderat Glarus Nord spricht sich für Szenario A oder B aus; Szenario C ist fallenzulassen. Besonders für die mit der Bahn künftig schlechter bedienten Dörfer Bilten und Mühlehorn sei eine Bahn- und Busverbindungen geschickt kombinierende Planung besonders wichtig. Den halbstündlichen S2-Halt in Bilten habe ein Halt des GlernerSprinters zu ersetzen; ein Anliegen, wie es ein Postulat der CVP-Landratsfraktion festhalte. In Glarus Nord genüge nur die Busvariante Voll einem modernen öV-Grundangebot. Die Variante Light käme mit dem mageren Angebot, den langen Umsteigezeiten und Anschlussbrüchen eher

einem Rückschritt gleich. Da die Busverbindung Glarus Nord–Näfels Süd–Netstal–Glarus für den südlichen Teil der Gemeinde wichtig sei, werde die Busvariante Voll bevorzugt.

### *3.2.3. Gemeinde Glarus*

Der Gemeinderat Glarus zieht Szenario B dem Szenario A klar vor, jenes berücksichtige die angestrebte touristische Entwicklung; Szenario C stehe ausser Diskussion. Beim Bus sei – vor allem wegen der Kosten – grundsätzlich Variante Light zu wählen. Selbst ein verdichtet verkehrender Ortsbus Glarus, werde nicht genügend zusätzliche Benutzende zur Bahn bringen.

### *3.2.4. Gemeinde Glarus Süd*

Für den Gemeinderat Glarus Süd nimmt der öV eine ausserordentlich wichtige Stellung ein. Ganz Glarus Süd sei als Wohn- und Arbeitsort sowie als touristisches Aushängeschild des Kantons einfach, schnell und regelmässig an die Grossräume Zürich und Ostschweiz anzubinden. Neben Elm und Braunwald verspreche der Zugang zur Baustelle Linthal 2015 und darüber hinaus weiteres touristisches Potenzial. Dem Halbstundentakt in der Gemeinde Glarus Süd werde zu wenig Gewicht beigemessen, was angesichts der touristischen Bedeutung nicht verhältnismässig erscheine. Es seien Szenario B und als Minimalforderung die Busvariante Voll (Halbstundentakt in Hauptverkehrszeiten Schwanden–Linthal bzw. Schwanden–Elm) zu wählen.

### *3.2.5. Weitere Stellungnahmen*

Verschiedene andere Stellungnahmen wünschen für Glarus Süd ganztägigen Halbstundentakt, damit innerhalb der Gemeinde gute Verbindungen zwischen Gross- und Sernftal und ins Zentrum Schwanden bestünden und um den touristischen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die Tourismusverbände wünschen mindestens in der Hochsaison beschleunigte Sportzüge/ Sportbusse, welche schnelle Verbindungen von/nach Ziegelbrücke ermöglichen. Mehrfach wurde die Aufhebung der Linie Schwändi–Glarus kritisiert. – Eine gute öV-Erschliessung von Einkaufszentren (v.a. im peripheren Krumm) wird als notwendig erachtet, wobei soweit möglich, eine Überwälzung der Kosten auf die Betreiber verlangt wird.

## **3.3. Antworten zu den wichtigsten Punkten**

### *3.3.1. IC-Halt in Ziegelbrücke*

Dieses schon lange postulierte Begehren will für die Pendler nach Zürich eine attraktive und schnelle Verbindung schaffen. Ein Halt in Ziegelbrücke ist aber laut den SBB nicht möglich. Wegen Trassenkonflikten am Walensee (S-Bahn St. Gallen 2013) und in der March (4. TE S-Bahn Zürich) werden ab Dezember 2013 selbst die zweistündlichen IC-Zusatzzüge in Sargans nicht mehr anhalten können sondern zwischen Zürich HB und Landquart ohne Halt verkehren. Ein integraler, halbstündlicher IC-Halt in Sargans wird trotz grossen Potenzials voraussichtlich frühestens nach Infrastrukturausbauten 2025 möglich sein, wobei die Finanzierung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur noch nicht gesichert ist. Aufgrund der knappen Fahrzeit werden die IC-Züge Zürich–Chur zwischen Zürich HB und Landquart nur einmal halten können. Unter Abwägung des Marktpotenzials steht für die SBB der Halt in Sargans klar vor einem Halt in Ziegelbrücke oder Pfäffikon; der IC-Halt Ziegelbrücke steht für die SBB auch längerfristig nicht zur Diskussion. Mit der Einführung des stündlichen GlarnerSprinters werden ausserdem die beiden bestehenden IC-Halte Ziegelbrücke ab 05.47 und 06.47 nach Zürich nicht mehr möglich sein.

### 3.3.2. *Halt GlarnerSprinter in Bilten*

Ein Halt des GlarnerSprinters in Bilten baute die Nachteile der peripheren Lage von Bilten im öV bezüglich Glarnerland und Zürich ab. Die Antwort der SBB ergibt, dass ein Halt in Bilten ohne grundlegende Änderungen des übergeordneten Regimes in Richtung Zürich möglich, in der Gegenrichtung jedoch nicht möglich ist. Eine solche Lösung darf im Hinblick auf die Merkbarkeit bzw. Kundenfreundlichkeit nicht umgesetzt werden. Mit der Shuttle-Verbindung Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke mit Halt auf allen Unterwegsstationen werden die Nachteile des wegfallenden Halbstundentakts der S2 zwar nicht wettgemacht, doch besteht weiterhin eine halbstündliche Verbindung nach Zürich, wenn auch alternierend umsteigefrei / mit Umsteigen in Siebnen-Wangen. Zudem bieten in Bilten die Busverbindungen nach Ziegelbrücke bzw. Näfels-Mollis gute Anschlussmöglichkeiten.

Das Postulat der CVP-Landratsfraktion „Glarner Sprinter für das ganze Glarnerland“ wird nach Vorliegen aller notwendigen Informationen später definitiv behandelt.

### 3.3.3. *Konsequenter Halbstundentakt und Ausbau von Netstal zum Kreuzungsbahnhof*

Ziel ist, zwischen Ziegelbrücke und Schwanden anstelle des hinkenden Taktsystems der Bahn (Ziegelbrücke ab .04 und .30 bzw. an .56 und .30) einen starren Taktfahrplan einzuführen (z.B. Ziegelbrücke ab .03 und .33 bzw. an .56 und .26). Dem stehen den Vorteilen wie gute Merkbarkeit, Sicherstellen Eckverbindung in Ziegelbrücke zwischen der S4 aus Sargans (mit Halt in Mühlehorn) und dem Glarnerland wichtige Nachteile gegenüber: Reisezeitverlängerung nach Zürich um drei Minuten (längerer Aufenthalt in Ziegelbrücke), Infrastrukturmassnahmen in Netstal (Ausbau Bahnhof samt Personenunterführung), Wegfall der optimalen Umsteigeverbindungen in Glarus von Bahn auf Bus (kein Kreuzungspunkt der Züge mehr).

Ansätze zu konsequentem Halbstundentakt finden sich in Überlegungen zur Verkürzung der Fahrzeiten Ziegelbrücke–Glarus: Verzicht auf einen Halt des GlarnerSprinters in Nieder- und Oberurnen, resp. perrongleiche Anschlüsse in Ziegelbrücke. Abklärungen ergaben, dass die Beschleunigung von drei bzw. zwei Minuten nicht machbar ist und perrongleiche Anschlüsse an Abkreuzungskonflikten scheitern.

### 3.3.4. *Busverbindung Schwändi–Glarus*

Die direkten Verbindungen Schwändi–Glarus samt Erweiterung des Angebotes können mit den Fahrzeugumläufen nicht beibehalten werden. Konsequenter und lückenloser Stundentakt mit schlanken Bahnanschlüssen in Schwanden bietet adäquaten Ersatz, zumal eine Verlängerung von Schwanden über Schwändi hinaus ins Gebiet Lassigen möglich ist.

### 3.3.5. *Betriebszeiten in den Randstunden – alternative Angebotsmodelle*

Grundsätzlich werden mindestens die heutigen Betriebszeiten gelten. – Fahrplananregungen werden erst in der Detailplanung geprüft. – Bezüglich alternativer Angebotsmodelle wie Rufbus, Taxi usw. wird die Detailplanung Möglichkeiten und Grenzen aufzeigen.

## **4. Weitere Schritte**

### **4.1. Entscheid Bahnangebot in der March**

Der Kantonsrat Schwyz wird voraussichtlich im November 2011 über den öV in der March entscheiden. Zur Diskussion stehen Aufnahme eines Bahnshuttlebetriebes Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke per Fahrplanwechsel Sommer 2014 mit kurzfristigen Massnahmen und einem Zeithorizont bis etwa 2025 sowie alternativ ein Busangebot auf der Strasse. Danach

werden die Schnittstellen zwischen den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Glarus mit der Busplanung Linthebene (Reichenburg–Bilten–Schänis–Ziegelbrücke/Näfels) angegangen.

#### **4.2. Detailplanung Angebot 2014**

Nach dem Entscheid der Landsgemeinde 2012 sind für das Angebot 2014 u.a. zu bearbeiten:

- Bereinigen der Schnittstellen zu den Nachbarkantonen,
- Festlegen der definitiven Betriebszeiten bei Bahn und Bus,
- Festlegen des definitiven Bahnangebots,
- innerhalb des Landsgemeindebeschlusses Festlegen des definitiven Busangebots unter Einbezug der Gemeinden und der Schulen für das Ausschöpfen von Synergien,
- Abstimmen des Fahrplans der Braunwaldbahn,
- Abstimmen der saisonalen Angebote wie Klöntal, Klausen, Matt-Weissenberge usw.,
- Prüfen von alternativen Angebotsmodellen wie Rufbus, Taxi usw.,
- allfällige Anpassungen beim Nachtangebot.

Zusätzlich ist für die Zeit zwischen Dezember 2013 (Umsetzen und Inbetriebnahme S-Bahn St. Gallen) und Fahrplanwechsel im Sommer 2014 ein Übergangsangebot bereitzustellen, das insbesondere für die Verbindungen von Mühlehorn zum übrigen Glarnerland zeckdienliche Lösungen enthält.

#### **4.3. Beitritt zu Tarifverbund**

Der Beitritt zum Tarifverbund Ostwind ist eine separate Landsgemeindevorlage. Sie tangiert das hier vorgeschlagene für die Einführung des stündlichen GlarnerSprinters und der Angebotserweiterung beim Bus nur insofern, als sie einen einfacheren Zugang zum erweiterten Angebot für den öV im Kanton Glarus erst ermöglicht. Schnittstellen sind in finanzieller Hinsicht keine zu erwarten.

#### **4.4. Erneuerung öV-Gesetz**

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr von 1996 gab bisweilen Anlass zu Auslegungsfragen, namentlich bezüglich Zuständigkeiten bei Beschlüssen zu betrieblichen Massnahmen mit Folgekosten und Einbezug der Gemeinden zur Betriebsfinanzierung (Art. 8–11). Eine in absehbarer Zeit vorzunehmende Revision wird Klarheit bringen, wobei sich die gelebte Praxis als Richtschnur anbietet. Zudem werden die gesetzten Ziele (Art. 3 Abs. 3) unter Berücksichtigung des weiter entwickelten Angebotes neu zu formulieren sein.

### **5. Beantragte Bestvariante**

Das Konzept öV 2014 mit den Szenarien für einen stündlichen GlarnerSprinter und den ergänzenden Bus-Varianten stellt das künftige Angebot im Kanton Glarus gut dar. Unter Berücksichtigung der Randbedingungen aus der übergeordneten Planung (Massnahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich am linken Zürichseeufer, Inbetriebnahme der S-Bahn St. Gallen 2013), der Ergebnisse der Stellungnahmen der Gemeinden, Parteien, Verbände und weiteren interessierten Kreise sowie der finanziellen Aspekte und Möglichkeiten erweist sich das Bahnszenario B (GlarnerSprinter Linthal–Zürich HB) zusammen mit der Busvariante Voll als beste Lösung. Diese lässt, basierend auf Richtofferten, Nettokosten für den Betrieb des öV von jährlich 7,22 Millionen Franken erwarten.

## 6. Antrag

*Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, der Landsgemeinde 2012 folgenden Beschlussentwurf zur Annahme zu unterbreiten:*

### **Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014**

(Erlassen von der Landsgemeinde am ..... Mai 2012)

1. Für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs wird ein jährlicher Rahmenkredit von 7,22 Millionen Franken (Richtofferten Basis 2011) gewährt.
2. Mit dem Kredit ist ein Angebot zu gewährleisten, welches sich an folgenden Grundanforderungen orientiert:
  - a. annähernder Halbstundentakt der Bahn zwischen Ziegelbrücke und Schwanden bis etwa 20 Uhr;
  - b. stündlich direkte Bahnverbindungen von und nach Zürich für alle Stationen zwischen Ziegelbrücke und Linthal bis etwa 20 Uhr;
  - c. systematische Führung der Buslinien in Glarus Nord, Glarus und Glarus Süd auf Basis eines einheitlichen Takts, der nachfragegerecht halbstündlich, stündlich oder in einem reduzierten Angebot auf Grundlage eines Stundenrasters ausgestaltet wird.
3. Über die Einzelheiten des Angebotes im Rahmen der Grundanforderungen entscheidet der Regierungsrat.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Im Namen des Regierungsrates**

*Röbi Marti*, Landammann  
*Markus Schön*, Ratsschreiber-Stv.

Beilage: Zusammenstellung Betriebskosten