

An den Landrat

Glarus, 19. Mai 2015

Motion Mathias Zopfi, Engi, und Unterzeichnende „Zugsverbindungen im Grosstal“

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Landrat Mathias Zopfi, Engi, und Unterzeichnende reichten am 3. Dezember 2014 die Motion „Zugsverbindungen im Grosstal“ ein, in der sie die Änderung von Ziffer 2 Buchstabe b des Landsgemeindebeschlusses 2012 zum „Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – Glarner Sprinter stündlich“ fordern (s. Beilage). Der Regierungsrat solle beim Entscheid über die Einzelheiten des Angebots nicht mehr an die Vorgabe von stündlichen direkten Bahnverbindungen zwischen Zürich und Linthal gebunden sein. Hingegen soll Linthal weiterhin mit der Bahn im Stundentakt und zu den Hauptverkehrszeiten mit zusätzlichen Bussen erreichbar sein. Dies mit dem Ziel, mehr Handlungsspielraum zur Optimierung des Angebots für die Bevölkerung im Grosstal zu schaffen.

Die Motion fordert insbesondere die Lösung folgender Mängel:

- Die S25 steht in beiden Richtungen mangels Kreuzungsmöglichkeit im Grosstal acht Minuten in Schwanden. Dies macht sie für den Pendlerverkehr innerhalb des Kantons unattraktiv.
- Die Anschlüsse vom Gross- ins Sernftal und umgekehrt sind tagsüber mit einer halbstündigen Wartezeit verbunden.
- Die Busse im Grosstal mit Anschluss an die S6 werden unerwartet stark frequentiert. Sie sind überlastet und die Fahrplanstabilität wird damit gefährdet.
- Der Anschluss in Ziegelbrücke auf den RegioExpress Richtung Sargans/Chur ist tagsüber für Reisende aus dem Grosstal ebenfalls mit einer halbstündigen Wartezeit verbunden.

2. Fahrplan gemäss Landsgemeindebeschluss 2012

Gemäss aktuellem Fahrplan wird die S25 stündlich direkt von Linthal nach Zürich HB und die S6 von Schwanden nach Rapperswil geführt. Dadurch besteht auf der Strecke Schwanden–Ziegelbrücke ein nicht exakter, hinkender Halbstundentakt. Aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeit zwischen Linthal und Schwanden entsteht bei der S25 zum Abwarten des jeweiligen Kreuzungszugs in Schwanden in beiden Fahrrichtungen eine Wartezeit von acht Minuten. Auf der Strecke Linthal–Schwanden werden die Züge werktags während der Hauptverkehrszeit mit Bussen ergänzt, was ebenfalls zu einem nicht exakten Halbstundentakt führt. Die S6 erreicht Ziegelbrücke so, dass der Anschluss an den RegioExpress von/-nach Chur gewährleistet ist. Die S25 dagegen verpasst den Anschluss an die S4 in Ziegel-

brücke nach Sargans. Ein früheres Eintreffen der S25 in Ziegelbrücke ist jedoch aufgrund einer fehlenden Kreuzungsstelle zwischen Glarus und Netstal nicht möglich.

Das Kleintal ist in Schwanden mit der S6 verknüpft, sodass der RegioExpress in Ziegelbrücke von/nach Chur erreicht wird. Bei der Verbindung zwischen dem Gross- und Kleintal entsteht dadurch ausserhalb der Hauptverkehrszeit und an Wochenenden eine Wartezeit von einer halben Stunde.

Der aktuelle Fahrplan wurde gemäss Beschluss der Landsgemeinde 2012 umgesetzt. Das Kleintal wurde entgegen den Erläuterungen im Memorial (Ziffer 2.3.3, Seite 23) in Schwanden mit der S6 statt der S25 verbunden, was den beschlossenen Grundanforderungen jedoch nicht zuwiderläuft. Dadurch wird der Anschluss in Ziegelbrücke an den RegioExpress sichergestellt. Richtung Grosstal entsteht in Schwanden jedoch eine Wartezeit von 30 Minuten. Diese Optimierung beruht auf der nachträglichen Überlegung, dass die Anzahl betroffener Personen aus dem Kleintal, welche vom Anschluss der S6 auf den RegioExpress von/nach Chur in Ziegelbrücke profitieren können, höher eingeschätzt wurde, als die Anzahl Reisender zwischen dem Klein- und Grosstal.

3. Beurteilung

Der Landsgemeinde 2012 wurden verschiedene Szenarien (A, B und C) dargelegt. Die Variantenwahl wurde im Vorfeld der Landsgemeinde intensiv diskutiert. Dabei entschied sich sowohl der Landrat als später auch die Landsgemeinde für die Variante B mit der stündlichen Direktverbindung Linthal–Zürich. In der Diskussion zum Variantenentscheid wurde insbesondere die touristische Förderung von Glarus Süd ins Zentrum gerückt. Die Direktverbindung dürfte insbesondere für Touristen, welche mit Gepäck aus dem Grossraum Zürich nach Braunwald anreisen, interessant sein. Mit der Einführung der S25 ist die Standzeit zum Abwarten des Kreuzungszugs in Schwanden von zwei auf acht Minuten in beiden Richtungen angestiegen. Zum Vergleich: Die S6 Schwanden–Rapperswil stellt in Ziegelbrücke die Anschlüsse in beiden Richtungen mit einer jeweiligen Wartezeit von sechs bzw. sieben Minuten ohne jegliche Kundenreaktionen her. Von der Wartezeit in Ziegelbrücke sind in der S6 gemäss Nationalem Schienenverkehrsmodell NSVM 2010 täglich rund 970 Personen betroffen.

3.1. Frequenzanalyse

Basierend auf dem Frequenzanalyse-System FRASY der SBB, welches gesamtschweizerisch als gängiges Instrument zur Messung der Frequenzen im öffentlichen Verkehr eingesetzt wird, konnte die Wirkung des per Juni 2014 eingeführten neuen Fahrplankonzepts auf der Strecke Ziegelbrücke–Linthal geprüft werden. Dabei wurden die Messpunkte zwischen Schwanden und Nidfurn-Haslen sowie zwischen Nieder-/Oberurnen und Ziegelbrücke so gewählt, dass sämtliche Reisenden des Grosstals bzw. des Glarnerlands (mit Ausnahme von Bilten und Mühlehorn) erfasst werden. Die Auswertung zeigt folgendes Resultat:

Montag–Freitag

Strecke	Ø Veränderung in Prozent gegenüber Vorjahr	
	01.08.2014–14.12.2014	15.12.2014–31.03.2015
Schwanden–Nidfurn-Haslen*	+ 9,5 %	+24,6 %
Nieder-/Oberurnen–Ziegelbrücke	+ 8,3 %	+21,9 %

*inkl. Schwanden–Linthal während der Hauptverkehrszeit an Werktagen

Samstag

	Ø Veränderung in Prozent gegenüber Vorjahr	
Strecke	01.08.2014–14.12.2014	15.12.2014–31.03.2015
Schwanden–Nidfurn–Haslen*	+ 26,6 %	Aufgrund unvollständiger Daten im Zählsystem SBB keine Aussage möglich
Nieder-/Oberurnen–Ziegelbrücke	+ 29,6 %	

* inkl. Schwanden–Linthal während der Hauptverkehrszeit an Werktagen

Sonntag

	Ø Veränderung in Prozent gegenüber Vorjahr	
Strecke	01.08.2014–14.12.2014	15.12.2014–31.03.2015
Schwanden–Nidfurn–Haslen*	+ 75,5 %	Aufgrund unvollständiger Daten im Zählsystem SBB keine Aussage möglich
Nieder-/Oberurnen–Ziegelbrücke	+ 90,2 %	

* inkl. Schwanden–Linthal während der Hauptverkehrszeit an Werktagen

3.2. Verkehrsströme

Die Transportunternehmen Autobetrieb Sernftal AG sowie SBB haben durchschnittlich pro Tag folgende Anzahl Reisender von/nach Schwanden befördert:

Montag–Freitag

	Ø Anzahl beförderte Personen pro Tag im Zeitraum	
Von/nach	01.08.2014–14.12.2014	15.12.2014–31.03.2015
Kleintal (AS)	684	658
Grosstal (SBB)*	1606	1473

* inkl. Schwanden–Linthal während der Hauptverkehrszeit an Werktagen

Samstag

	Ø Anzahl beförderte Personen pro Tag im Zeitraum	
Von/nach	01.08.2014–14.12.2014	15.12.2014–31.03.2015
Kleintal (AS)	584	706
Grosstal (SBB)*	1204	1131

* inkl. Schwanden–Linthal während der Hauptverkehrszeit an Werktagen

Sonntag

	Ø Anzahl beförderte Personen pro Tag im Zeitraum	
Von / Nach	01.08.2014–14.12.2014	15.12.2014–31.03.2015
Kleintal (AS)	481	586
Grosstal (SBB)*	1341	731**

* inkl. Schwanden–Linthal während der Hauptverkehrszeit an Werktagen

**Wenige Zählungen an Sonntagen. Aufgrund der kleinen Stichprobe sind Verfälschungen möglich.

Die von der halbstündigen Wartezeit zwischen dem Gross- und Kleintal betroffene Anzahl Reisender in Schwanden wird von der Autobetrieb Sernftal AG (AS) und der SBB unter Berücksichtigung der funktionierenden Anschlüsse mit dem Bahnersatzbus Linthal–Schwanden wochentags während den Hauptverkehrszeiten auf durchschnittlich zehn Personen je Richtung geschätzt. Das Potenzial (Anzahl Personen, welche bei einem funktionierenden Anschluss von der Verbindung profitieren könnte) konnte bisher aufgrund der fehlenden Datengrundlage nicht bestimmt werden.

In Ziegelbrücke sind gemäss dem Nationalen Schienenverkehrsmodell NVSM im Jahr 2013 durchschnittlich 30 Personen (15 je Richtung) pro Tag vom Regionalzug aus Richtung Linthal auf den Regionalzug Richtung Sargans/Chur umgestiegen. Die Anzahl Direktbetroffener vom fehlenden Eckanschluss der S25 auf die S4 dürfte daher in etwa gleich geblieben sein. Die Südostbahn hat 2014 eine Potenzialanalyse erstellt, welche die Anzahl

möglicher Reisender bei einem funktionierenden halbstündigen Anschluss angibt. Das Ergebnis zeigt folgendes Bild:

<i>Quell-/Zielverkehr</i>	<i>Gesamtpotenzial (Personen/Tag)</i>	<i>öV-Potenzial (Personen/Tag)</i>
<i>Walensee–Glarnerland</i>	944	236
<i>Glarnerland–Walensee</i>	206	52

3.3. Umsetzbarkeit

Eine Kreuzungsmöglichkeit im Grosstal würde einen Halbstundentakt auf der Bahnlinie bis Linthal und damit den Entfall der Wartezeit im Bahnhof Schwanden ermöglichen. Eine Kreuzungsmöglichkeit im Grosstal kann kurz- bis mittelfristig durch den Kanton Glarus alleine nicht realisiert werden. Die Zeitdauer vom Planungsstart bis zur Realisierung beträgt mehr als zehn Jahre. Die Grobkosten werden von den SBB auf 15–20 Millionen Franken geschätzt.

Der Kanton Glarus hat jedoch bereits im vergangenen Jahr die Forderung nach einem exakten integralen Halbstundentakt im Glarnerland und der damit verbundenen Kreuzungsstelle im Grosstal fristgerecht im Projekt STEP Ausbauschritt 2030 der Planungsregion Ostschweiz eingebracht. Aktuell läuft die Prüfung dieser Projekteingabe durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Anschliessend werden die vom BAV geprüften und favorisierten nationalen Module den eidgenössischen Räten zur Beratung unterbreitet. Die verabschiedeten Infrastrukturbauten werden über den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert und voraussichtlich bis 2030 realisiert.

Als kurz- bis mittelfristige Alternative zum heute bestehenden Fahrplan ist nur die Führung der S6 anstelle der S25 von und nach Linthal in Betracht zu ziehen. Dazu wäre aber ein neuer Beschluss der Landsgemeinde notwendig. Betrieblich ist der Abtausch der S6 und S25 grundsätzlich möglich. Dabei ist zu beachten, dass die S6 aufgrund der angepassten Rollmaterial-Einsatzplanung der SBB voraussichtlich teilweise mit Doppelstockkompositionen DPZ der Zürcher S-Bahn betrieben werden müsste. Aufgrund der Perronlänge in Rüti, kann die S6 jedoch während der Hauptverkehrszeit nur noch mit einer fünf- statt sechsteiligen, einstöckigen DOMINO-Komposition verkehren. Dies könnte zwischen Rapperswil und Glarus vermehrt zu Stehplätzen in der Hauptverkehrszeit führen.

Aus finanzieller Sicht ist das Führen der einstöckigen S6 nach Linthal günstiger als mit der doppelstöckigen S25. Die Abgeltungshöhe des Kantons könnte bei Annahme von gleichbleibenden Verteilschlüsseln und Bundesbeteiligungen um rund 100'000 Franken oder mehr gesenkt werden.

Bei einer Vorlage an die Landsgemeinde 2016 kann die Änderung aus betrieblichen Gründen frühestens per Dezember 2017 umgesetzt werden. Der Landsgemeindebeschluss 2012 sieht nun aber vor, dass nach drei vollen Betriebsjahren eine Wirkungsanalyse zu erstellen ist. Das Angebot wurde im Juni 2014 in Betrieb genommen. Demzufolge wird die Wirkungsanalyse ab Juni 2017 erarbeitet. Die daraus abgeleiteten allfälligen Angebotsänderungen wären wiederum der Landsgemeinde (2018) vorzulegen und könnten frühestens per Dezember 2019 umgesetzt werden.

4. Schlussfolgerung

Mit der Einführung des Halbstundentakts konnten die Frequenzen stetig gesteigert werden. Besonders im vergangenen Winter nahm die Nachfrage deutlich zu. Das neue Bahnangebot erzielt die angestrebte Wirkung, gesamthaft werden klar mehr Reisende befördert. Insbesondere die seit der Umsetzung oft kritisierte Direktführung der S25 von Zürich nach Linthal mit dem 8-Minuten-Halt in Schwanden führte entgegen den oft geäusserten Befürchtungen nicht zu einem Einbruch der Frequenzen im Grosstal. Die Strecke im Grosstal verzeichnet ähn-

liche Zuwachsraten wie im Mittel- und Unterland. Aus welchen Kundensegmenten (Pendler, Touristen usw.) sich die Fahrgäste zusammensetzen, kann aufgrund der hierfür fehlenden Datenbasis nicht ermittelt werden. Die auf der Strecke Linthal–Schwanden eingesetzten Busse während der Hauptverkehrszeit werden stark frequentiert, so dass teilweise eine Doppelführung notwendig ist. Die Anschlüsse in Schwanden und Linthal-Braunwaldbahn sind gesichert und es können alle Reisenden transportiert werden.

Gesamtschweizerisch wird vonseiten SBB bei der Umstellung von einem Stunden- zu einem Halbstundentakt durchschnittlich mit einer Frequenzzunahme von rund einem Drittel gerechnet. Da vor der Einführung des Halbstundentakts auf der Bahnstrecke Schwanden–Ziegelbrücke bereits jede zweite Stunden zusätzlich der Glarner Sprinter verkehrte, liegen die Glarner Frequenzen auch hier innerhalb der Erwartungen.

Die Wirkungsanalyse zum bestehenden Angebot wird ab Mitte 2017 erstellt. Daraus abgeleitet werden allfällige Angebotsanpassungen geplant, die notwendige Finanzierung gesichert und frühestens per Dezember 2019 umgesetzt werden können. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auch der Entscheid bezüglich einer neuen Kreuzungsstelle im Grosstal im Rahmen von STEP AS 2030 erwartet.

Das von den Motionären geforderte Abtauschen der S25 durch die S6 nach Linthal hätte zur Folge, dass aufgrund der Ergebnisse der nachgelagerten Wirkungsanalyse möglicherweise eine erneute Anpassung nur zwei Jahre später notwendig wäre. Das Abtauschen mit jeder neuen Fahrplanperiode gilt es aber zu vermeiden, da die Akzeptanz und Messbarkeit einer Angebotsänderung eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. Sollte sich jedoch aufgrund der Wirkungsanalyse herausstellen, dass ein Abtausch der Linien sinnvoll ist, kann diese Anpassung in einem Gesamtkonzept unterbreitet werden.

Die Anbindung des Sernftals an die S25 statt wie heute an die S6 könnte unabhängig vom geforderten Abtausch der Bahnlinien und ohne Anpassung des Landsgemeindebeschlusses 2012 per Dezember 2017 geprüft werden. Die Anschlüsse zwischen dem Gross- und Kleintal würden in diesem Fall in Schwanden ohne die 30-minütige Wartezeit funktionieren. Eines der zentralen Anliegen der Motion könnte damit erfüllt werden. Der Anschluss an den Regio-Express in Ziegelbrücke von und nach Chur würde hingegen dann für Reisende von/nach dem Sernftal entfallen. Gleich wie beim Wechsel der Bahnlinien empfiehlt der Regierungsrat jedoch auch hier, aus Gründen der Akzeptanz und Kontinuität von einer Anpassung vor der Wirkungsanalyse abzusehen.

Der Regierungsrat empfiehlt die Motion zur Ablehnung. Das Anliegen von Glarus Süd wurde gehört. Die Zweckmässigkeit einer Anpassung ist aber nur anhand einer Wirkungsanalyse seriös zu beurteilen. Dies müsste auch im Sinne der Gemeinde und seiner Bevölkerung – in beiden Tälern – sein.

5. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Motion abzulehnen.

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

Im Namen des Regierungsrates

*Röbi Marti, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:
- Motion