

An den Landrat

Glarus, 26. März 2013

Interpellation Landrat Thomas Kistler, Niederurnen, betreffend „Neue Fahrplansituation Regio-Express Zürich-Chur“

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 5. Dezember 2012 reichte Landrat Thomas Kistler, Niederurnen, die Interpellation „Neue Fahrplansituation Regio-Express Zürich-Chur“ ein (s. Beilage).

2. Allgemeines

Mit der Realisierung der Durchmesserlinie (DML) in Zürich als Bestandteil der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn wird das Angebot im Personenverkehr in weiten Teilen der Schweiz umfassend optimiert. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe der DML am 15. Juni 2014 erlaubt einen Ausbau des Angebots auf der Linie zwischen Zürich und Chur. Davon profitiert auch der Kanton Glarus, indem die Direktverbindung zwischen dem Glarnerland und Zürich neu stündlich angeboten werden kann.

Die Bearbeitung dieser Projektschritte erfolgte in einem grösseren Rahmen. Als Gefäss wurde die Angebotswerkstatt Zürich – Chur eingerichtet, in welcher die öV-Verantwortlichen der Kantone Zürich (vertreten durch den ZVV), Schwyz, Glarus, St. Gallen und Graubünden zusammen mit den Bahnverantwortlichen der SBB, der Südostbahn (SOB) und der Rhätischen Bahn (RhB) Einsitz nahmen. Gesucht wurden zweckmässige und mehrheitsfähige Lösungen, welche die vorgegebenen Randbedingungen erfüllen (u.a. im Zusammenhang mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen per 15. Dezember 2013) und zudem aufwärtskompatibel zum Zielkonzept gemäss FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) sein mussten: Es durften also keine vorübergehenden Teilangebote eingeführt werden, die beim Endausbau z.B. wegen Trassierungskonflikten infolge fehlender Infrastruktur oder anderweitiger Konflikte wieder entfallen mussten.

Als Ergebnis dieser Angebotswerkstatt haben die öV-Direktoren der Kantone Zürich, Schwyz, Glarus, St. Gallen und Graubünden an einer Sitzung im November 2012 die Stossrichtung 2014/15 und die Umsetzung in Etappen verabschiedet. Bestandteile der Stossrichtung sind u.a. die Aufhebung aller S2-Halte in der oberen March (Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten), die Einführung des halbstündlichen Bahnshuttle Siebnen-Wangen – Ziegelbrücke, neue IR/RE-Halte in Siebnen-Wangen und Walenstadt bei Wegfall des Haltes in Bad Ragaz sowie die Verdichtung Zusatz-IC Zürich – Chur zum 2-Stunden-Takt.

Diese Randbedingungen bilden die Grundlage für das Angebot im Kanton Glarus mitsamt den Verbindungen über die Kantonsgrenze, welche zudem dem Beschluss der Landsgemeinde 2012 entsprechen müssen.

3. Beantwortung der Fragen

Zu Frage 1. – Mit der Umsetzung der Ergebnisse der Arbeitswerkstatt Zürich-Chur profitiert der Bahnreisende von modernem Rollmaterial „Regio-DOSTO“, wie es bereits heute zwischen Zürich und Schaffhausen im Einsatz ist. Gleichzeitig entfallen indessen die je nach Tageszeit unterschiedlichen Durchbindungen direkt nach Basel, nach Basel via Brugg – Baden bzw. nach Basel via Lenzburg – Aarau – Liestal. Die öV-Nutzer im Glarnerland profitieren hingegen von den neuen IR/RE-Halten in Siebnen-Wangen und Walenstadt.

Zu Frage 2. – Für den Kanton Glarus ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen: Der bisherige IR Zürich – Chur mit allen Unterwegshalten bleibt auch als RE ein durch SBB-Fernverkehr eigenwirtschaftlich betriebenes und nicht durch die Kantone bestelltes Angebot.

Zu Frage 3. – Mit der Einführung der Halte in Siebnen-Wangen und Walenstadt bei Wegfall des Haltes in Bad Ragaz ist eine Neuklassierung des bisherigen IR als RE vorgesehen. Diese Klassierung konnte der Kanton Glarus nicht beeinflussen.

Die Kreditvorlage der Landsgemeinde 2012 mit der Verdichtung der umsteigefreien Verbindungen zwischen dem Glarnerland und Zürich auf einen Stundentakt und der damit einhergehenden Einführung des Halbstundentaktes zwischen Ziegelbrücke und Schwanden hat auch eine Systematisierung des Busangebots zur Folge. Von einer einseitigen Konzentration auf nur ein Angebotsgefäss kann nicht die Rede sein.

Zu Frage 4. – Mit der stündlichen Führung des GlarnerSprinters und der Verlängerung der Linie nach Linthal braucht es zusätzliches Rollmaterial. Die heute eingesetzten 6-teiligen Domino-Kompositionen genügen einem flexiblen Einsatz nicht mehr und sind durch geeignete Fahrzeuge zu ersetzen. Mit dem Einsatz von Kompositionen DPZ-Plus (rundum modernisierte und klimatisierte Fahrzeuge aus den Anfängen der S-Bahn Zürich) kann dem unterschiedlichen Besetzungsgrad auf den Teilstrecken Rechnung getragen werden, indem die Kompositionen zwischen Zürich und Ziegelbrücke bis dreifach geführt werden und in Ziegelbrücke geschwächt bzw. gestärkt werden.

Im Glarnerland genügt der Einsatz einer Komposition. Dieser Lösungsansatz wurde bereits in der Landsgemeindevorlage so beschrieben. Die eingesetzten Fahrzeuge bieten einen ebenbürtigen Komfort zum heute eingesetzten Rollmaterial. Bezüglich der Fahrzeiten für die umsteigefreie Verbindung entsprechen diese zwischen Zürich und Schwanden im Minutenbereich den heutigen Fahrzeiten.

Die heute angebotenen direkten Verbindungen zwischen Zürich und Linthal, angeboten lediglich Sa/So je zweimal in Lastrichtung und ohne Unterwegshalte in Ennenda und Mitlödi sowie zwischen Schwanden und Linthal-Braunwaldbahn, ermöglichen eine Fahrzeit von 80 Minuten. Diese Fahrzeit kann zukünftig nicht mehr erreicht werden. Die Reisenden werden zwischen Zürich und Linthal auch in der direkten, umsteigefreien Verbindung ähnlich lang unterwegs sein wie heute mit dem Umsteigen in Ziegelbrücke (zukünftig 93 Minuten, heute zwischen 95 und 96 Minuten). Das vorgesehene Mengengerüst entspricht grundsätzlich den Vorgaben der Landsgemeindevorlage 2012.

Zu Frage 5. – Die Vorgaben der Landsgemeindevorlage werden auch bezüglich Ziegelbrücke umgesetzt und wie an den andern wichtigen Bahnhöfen Näfels-Mollis, Glarus und Schwanden die Verknüpfung mit dem Busnetz sichergestellt.

Im Einzelnen hat die S4 aus Mühlehorn in Ziegelbrücke Anschluss an den GlarnerSprinter Richtung Zürich, an den Bus Richtung Niederurnen-Oberurnen nach Näfels und mit Umsteigen in Niederurnen, Ziegelbrückstrasse nach Bilten und an den Bus nach Amden, bevor sie nach Uznach weiterfährt. Die Anschlüsse in der Gegenrichtung sind ebenfalls gewährleistet. Der Regio aus dem Glarnerland hat in Ziegelbrücke Anschluss an die RE-Verbindungen Richtung Zürich und Richtung Sargans mit den neuen Halten in Siebnen-Wangen bzw. Walenstadt, bevor dieser Richtung Rapperswil weiterfährt, und in Uznach zusammen mit der S4 eine halbstündliche Verbindung nach St. Gallen sicherstellt. Die Anschlüsse in der Gegenrichtung sind auch hier gewährleistet.

Der GlarnerSprinter aus dem Glarnerland hat in Ziegelbrücke Anschluss an die S4 Richtung Uznach. Der Anschluss in der Gegenrichtung ist gewährleistet.

In Randzeiten ist zudem geplant, auf den Regio aus dem Glarnerland eine Busverbindung nach Bilten und weiter Richtung Reichenburg via Schänis anzubieten. Auch in der Gegenrichtung soll dies möglich sein.

Weiterhin nicht möglich sein wird aber der Eckanschluss in Ziegelbrücke von der S4 aus Mühlehorn auf den GlarnerSprinter Richtung Linthal und umgekehrt. Die An- und Abfahrtszeiten der S4 in Ziegelbrücke sind gegeben und abgestimmt auf die Anschlüsse in Uznach und Sargans. Auch die An- und Abfahrtszeiten des GlarnerSprinter lassen sich nicht verschieben; sie sind abgestimmt auf die Kreuzung in Glarus mit dem Regio. Ein Eckanschluss wäre nur möglich, wenn Netstal zur Kreuzungsstation ausgebaut würde. Dies wäre mit hohen Investitionen aber auch deutlich längeren Fahrzeiten zwischen Glarus und Zürich verbunden. Unter diesen Vorzeichen steht ein Eckanschluss nicht zur Diskussion.

Die Verbindung ab Mühlehorn nach Glarus und weiter südlich bis Schwanden wird mit einer Busverbindung über den Kerenzberg und den Regio sichergestellt, auch in der Gegenrichtung. Wie obenstehend erwähnt, verbleibt eine Verbindung ab Mühlehorn mit der S4 und weiter mit dem Bus ab Ziegelbrücke bis Näfels.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die neue Fahrplansituation rund um den Regio-Express Zürich-Chur für den Kanton Glarus keine negativen Auswirkungen hat, welche bei der Zustimmung zum jährlichen Rahmenkredit von 6.97 Mio. Franken an der Landsgemeinde 2012 nicht schon bekannt waren.

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

Im Namen des Regierungsrates

*Andrea Bettiga, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:

- Interpellation vom 5. Dezember 2012