

An den Landrat

Glarus, 28. November 2017

A. Wirkungsanalyse öffentlicher Verkehr; Antrag auf Anpassung des öV-Angebots
B. Postulat CVP-Fraktion „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“
(ergänzte Version)

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Die Landsgemeinde gewährte 2012 für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einen jährlichen Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken. Diesem liegt ein Konzept zugrunde, das festlegt, welchen Grundanforderungen das mit dem Rahmenkredit finanzierte öV-Angebot zu genügen hat (Ziff. 2 des Landsgemeindebeschlusses):

- a. annähernder Halbstundentakt der Bahn zwischen Ziegelbrücke und Schwanden bis etwa 20 Uhr;
- b. stündlich direkte Bahnverbindung 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.

Der Rahmenkredit basiert auf einer Richtofferte für das „Bahnszenario B“ und der „optimierten Busvariante Voll“; dies entspricht der Variante „Light plus“ mit Abstrichen beim Busangebot gegenüber der Variante „Voll“ (Memorial 2012, S. 27).

Der Beschluss der Landsgemeinde verlangt eine Erfolgskontrolle. Nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse (u. a. Einhaltung minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie) zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.

In einer ersten Version dieses Antrags wurde die Zuständigkeit für die vorgesehenen Angebotsanpassungen beim Regierungsrat verortet. In der vorliegenden, ergänzten Version werden – aufgrund der Vorbehalte der landrätlichen Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr – die vom Regierungsrat vorgesehenen Anpassungen dem Landrat zur Beschlussfassung unterbreitet.

2. Auftrag zur Wirkungsanalyse

Das zuständige Departement hat im April 2017 den Auftrag zur Ausarbeitung der Wirkungsanalyse an die Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG (ASA) in Rapperswil

vergeben. ASA ist insbesondere im Bereich der Verkehrsplanung etabliert und erstellte bereits das Konzept öffentlichen Verkehr 2014 (öV-Konzept) für den Kanton Glarus. Zur Erarbeitung der Wirkungsanalyse konnte daher bei ASA auf ein vertieftes Wissen bezüglich der verkehrstechnischen Eigenheiten des Kantons Glarus zurückgegriffen werden. Zur Bearbeitung der wirtschaftlichen Aspekte wurde das auf den öffentlichen Verkehr spezialisierte Unternehmen öV-Partner aus St. Gallen beigezogen.

3. Linienprüfung anhand Kennzahlensystem

3.1. Prüfauftrag Landsgemeinde

Der Landsgemeindebeschluss 2012 verlangt, dass sämtliche Glarner öV-Linien auf die Erfüllung der Kriterien „minimaler Kostendeckungsgrad“ und „minimale Auslastung“ überprüft werden:

- Die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Linien zeigt sich anhand des Kostendeckungsgrads. Dieser berechnet sich wie folgt: Gesamteinnahmen der Linie geteilt durch die Vollkosten der Linie.
- Die Berechnung der minimalen Auslastung für das Kennzahlensystem des Kantons Glarus wurde anhand der Kenngrösse „Linienbelastung“ erhoben. Diese berechnet sich als Quotient aus der Anzahl der Personenkilometer und der Anzahl der Kurskilometer und zeigt an, wie viele Reisende sich durchschnittlich in einem Fahrzeug der Linie befinden.

Sämtliche verwendeten öV-Daten stammen vom jeweiligen, für diese Linien konzessionierten Transportunternehmen (SBB, SOB, Braunwald-Standseilbahn, Postauto und Autobetrieb Sernftal). Die Wirkungsanalyse ist gemäss Landsgemeindebeschluss für drei volle Betriebsjahre zu erstellen. Der Untersuchungszeitraum wurde auf die Jahre 2012–2017 ausgeweitet, um eine identisch lange Vergleichsperiode zu erhalten; drei Jahre vor und drei Jahre nach dem Fahrplanwechsel 2014.

Die Daten zur Bevölkerungs- und Logiernachtentwicklung wurden von der Wirtschaftsförderung des Kantons Glarus zur Verfügung gestellt.

3.2. Kennzahlensystem

Um künftig über ein effizientes Kennzahlensystem zu verfügen, welches gegebenenfalls auf ineffiziente oder von den Kunden nicht akzeptierte Angebote hinweist, wurden die Linien in vier sogenannte Angebotsstufen (AS) eingeteilt. Die Unterteilung stellt einerseits eine Systematisierung des Angebots und andererseits eine Gleichbehandlung vergleichbarer Ortschaften unter Berücksichtigung der Angebotsstruktur des Kantons Glarus sicher. Die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden verfügen über eine vergleichbare Angebotsqualität und wenden das Kennzahlensystem erfolgreich an.

Die Angebotsstufen sind nach fachlichen Gesichtspunkten definiert (s. Beschrieb). Berücksichtigt wurde die heutige Siedlungsstruktur und -verteilung. Passend zur Angebotsstufe wurde ein Angebotsraster hinterlegt, das ein den Nutzerbedürfnissen angepasstes und gleichzeitig wirtschaftlich vertretbares Angebot definiert. Eine Veränderung der Werte im Angebotsraster würde entweder zu einem signifikanten Ausbau (z. B. Stundentakt Schwanden–Schwändi) oder zu einem signifikanten Abbau (z. B. Streichung des Stundentaktes Näfels–Mühlehorn) führen und ist nicht zu empfehlen.

Tabelle 1. Für den Kanton Glarus definierte Angebotsstufen

Angebotsstufe (AS)		Beschrieb	Angebotsraster
3	öV-Rückgrat	Verbinden der Dörfer mit >2000 Einwohnern untereinander und mit dem übergeordneten Schienennetz	Halbstundentakt (Stundentakt in Randstunden) → ca. 25–35 Kurspaare/Tag
2	öV-Grunderschliessung	Anbindung der Dörfer mit 500–2000 Einwohnern (ohne bestehendes Angebot Stufe 3) an das öV-Rückgrat	Stundentakt inkl. Randstunden (Verdichtung zum 30'-Takt in Hauptverkehrszeit möglich) → ca. 15–25 Kurspaare/Tag
1	öV-Feinerschliessung	Anbindung von Ortsteilen mit 500–2000 Einwohnern an ein Angebot der Stufe 2 oder 3, sofern der Dorfkern mit Angebotsstufe 2 oder 3 erschlossen ist Anbindung von Dörfern mit 300–500 Einwohnern an ein Angebot der Stufe 2 oder 3	Stundentakt von Mo bis Sa in der Haupt- und Nebenverkehrszeit (Randverkehrszeit und Sonntagsangebot nicht zwingend, Taktlücken möglich) → ca. 10–15 Kurspaare/Tag
0	Spezialangebot	Angebote des Schülerverkehrs Angebote des touristischen Verkehrs Reine Randstundenangebote Reine Hauptverkehrszeit-Angebote als Ergänzung zu bestehenden Linien	Einzelkurse mit Abstimmung auf den jeweiligen Linienzweck.

Für die vier Angebotsstufen wurden Schwellenwerte für den Kostendeckungsgrad und die Linienbelastung nach Verkehrsmittel (Bus, Bahn) identifiziert.

Tabelle 2. Schwellenwerte

Angebotsstufe (AS)	Schwellenwerte							
	Bus (inkl. Standseilbahn)				Bahn			
	Kostendeckungsgrad		Linienbelastung		Kostendeckungsgrad		Linienbelastung	
	Min*	Ziel	Min*	Ziel	Min*	Ziel	Min*	Ziel
0) Spezialangebote	15 %	25 %	4 (2)	6 (3)	Nicht vorgesehen			
1) öV-Feinerschliessung	20 %	30 %	5 (2,5)	7 (3,5)	Nicht vorgesehen			
2) öV-Grunderschliessung	25 %	35 %	6	8	30 %	40 %	20	30
3) öV-Rückgrat	30 %	40 %	8	10	35 %	45 %	30	40

in Klammern: Wert für Kleinbuslinien.

*Mindestwerte

Die Schwellenwerte wurden nach Angebotsstufe und Verkehrsmittel nach folgendem Prinzip unterschiedlich definiert: Je dichter das Angebot, desto höher der minimal geforderte Kostendeckungsgrad. Damit wird berücksichtigt, dass dichtere Angebote teurer sind und in der Regel auch höhere Abgeltungen benötigen.

Werden die Mindestwerte nicht erreicht, ist eine Überprüfung der Linie mit dem Ziel der Kennzahlenverbesserung notwendig. Werden die Mindestkennzahlen auch mit zusätzlichen Massnahmen klar verfehlt, ist ein Rückzug des Kantons als Besteller geboten. Für einen Ausbau müssen die Zielwerte der entsprechenden Angebotsstufe erreicht werden.

Aufgrund der in den Tabellen 1 und 2 festgelegten Kriterien werden die Linien den Angebotsstufen zugeteilt.

Tabelle 3. Linienzuteilung Angebotsstufen

AS	Angebot	Linien
0	Spezialangebote Einzelkurse mit Abstimmung auf den jeweiligen Linienzweck.	504 Glarus-Klöntal 544 Schwanden-Kies 545 Elm Sportbahnen-Obererbs 736 Schwanden-Linthal (Bahnersatz)
1	Feinerschliessung Stundentakt von Mo-Sa in der Haupt- und Nebenverkehrszeit (Randverkehrszeit- und Sonntagsangebot nicht zwingend, Taktlücken möglich) → ca. 10-15 Kurspaare	501/502 (Näfels-) Glarus-Pfrundhaus / -Ennenda 512 (Ziegelbrücke-) Näfels-Mollis 513/524 Ziegelbrücke-Bilten (-Pfäffikon) 541 (Schwanden-) Elm-Steinibach 542 Schwanden-Schwändi-Lassigen 543 Schwanden-Sool
2	Grunderschliessung Stundentakt inkl. Randstunden (Verdichtung zum 30'-Takt in Hauptverkehrszeit möglich) → ca. 15-25 Kurspaare	S4 (Uznach-) Ziegelbrücke-Mühlehorn (-Sargans) S6/S25 (Zürich- / Rapperswil-) Schwanden-Linthal 501 Näfels-Riedern-Glarus (-Ennenda) 511 (Ziegelbrücke-) Näfels-Obstalden-Mühlehorn 541 Schwanden-Elm Sportbahnen
3	Rückgrat Halbstundentakt (Stundentakt in Randstunden) → ca. 25-35 Kurspaare	S2 (Zürich-) Siebnen-Wangen-Ziegelbrücke* S6/S25 (Rapperswil- / ZH-) Ziegelbrücke-Schwanden S27 Siebnen-Wangen-Ziegelbrücke* 2840 Linthal-Braunwald 511/512/513 Ziegelbrücke-Näfels (-Mollis / -Mühlehorn)

**Mit der bevorstehenden Angebotsänderung im Dezember 2017 werden die S-Bahnlinien S2 und S27 aus der Tabelle gestrichen. Die Rückgratfunktion für Bilten übernimmt dann die Buslinie 524, welche neu in Angebotsstufe 3 eingeteilt wird.*

Zusammengefasst: Das Büro ASA hat in der Wirkungsanalyse das öV-Angebot des Kantons Glarus anhand eines Beschriebs und eines Angebotsrasters in vier Angebotsstufen eingeteilt. Anschliessend war zu überprüfen (vgl. Ziff. 4), ob die einzelnen Linien die für die vier Angebotsstufen hinterlegten Schwellenwerte erreichen. Dort, wo dies nicht der Fall ist, waren Vorschläge für allfällige Anpassungen auszuarbeiten (vgl. Ziff. 5).

4. Ergebnisse aus dem Prüfbericht

4.1. Der Kanton ist öV-mässig gut erschlossen

Für die Wirkungsanalyse wurden verschiedene wirtschaftliche Kennzahlen analysiert. Die Bewertung ergab zusätzliche interessante Informationen:

So haben die Abgeltungskosten infolge des Angebotsausbaus im Jahr 2014 für Bund und Kanton gemeinsam um rund 2 Millionen Franken oder 16 Prozent zugenommen. Die Abgeltungskosten sind demzufolge für den Kanton weniger stark angestiegen als ursprünglich angenommen, weil sich die Erlöse in der Vergleichsperiode insgesamt gut entwickelt haben. Diese sind in diesem Zeitraum auf den Gesamtlinien um 59 Prozent gestiegen.

Ebenfalls erfreulich haben sich die Kosten im Verhältnis zu den Personenkilometern (Pkm) entwickelt. Hier zeigt sich bei der Bahn wie auch beim Bus, dass die Nachfrage in Relation zu den Kosten stärker zunahm.

Weiter ist positiv zu vermerken, dass der Kanton Glarus 2016 pro gefahrenen Kilometer jedes Fahrgastes rund 30 Prozent weniger Mittel als 2012 aufwenden musste.

Zudem gibt es eine positive Entwicklung beim Kostendeckungsgrad: Auf der Gesamtlinie der Bahn entwickelte sich dieser von 42,9 Prozent im Jahr 2012 positiv auf 51,7 Prozent im Jahr 2016. Beim Bus stieg er im gleichen Zeitabschnitt von 25,7 Prozent auf 31 Prozent an. Das sind im schweizweiten Vergleich der ländlichen Kantone gute Werte.

Zu beachten ist, dass der Kostendeckungsgrad jeweils über die ganze Linie berechnet wurde. Insbesondere bei den kantonsübergreifenden Bahnlinien S2, S6 und S25 liegen die nachfragestarken Abschnitte aber klar ausserhalb des Glarnerlandes.

Die Bahn- und Busfrequenzen haben gesamthaft um 18 Prozent zugenommen, bei gleichzeitiger Zunahme der Kilometerleistung um 28 Prozent. Mit dem Angebotsausbau konnten aufgrund der Fixkosten insbesondere beim eingesetzten Rollmaterial und Fahrpersonal keine Produktivitätsgewinne realisiert werden.

Die Kennzahlen lassen darauf schliessen, dass sich der öffentliche Verkehr im Kanton Glarus generell in einem guten Gesamtzustand befindet. Insbesondere die positive Frequenzentwicklung auf den Buslinien, die Entwicklung der Abgeltungskennzahlen zum bestellten Angebot sowie die Effizienzentwicklung pro Fahrgast bestätigen dieses Bild.

In den nachfolgenden Ziffern 4.2 und 4.3 werden die mit der Wirkungsanalyse ausgewerteten Schwachstellen des Glarner öV erläutert.

4.2. Bahnlinien

Auf den Bahnlinien zeigen sich drei Schwachstellen:

Auf dem Bahnabschnitt Ziegelbrücke–Schwanden konnte nur eine Frequenzsteigerung zwischen 4 bis 5 Prozent erzielt werden, was unter den Erwartungen liegt. Der Kostendeckungsgrad der S6 und S25, über die ganze Linie berechnet, beträgt gesamthaft respektable 60 Prozent.

Auf der Bahnlinie im Grosstal wurde zwischen Schwanden und Linthal im gleichen Zeitabschnitt ein nicht erwarteter Rückgang der Bahnfrequenzen um 10,6 Prozent verzeichnet. Der Kostendeckungsgrad beträgt 29 Prozent und verfehlt damit das gesteckte Ziel von mindestens 30 Prozent knapp. Neben den Fahrzeiten der S25 mit den damit verbundenen Wartezeiten zum Abwarten des Kreuzungszugs in Schwanden dürften auch exogene Faktoren wie die negative Entwicklung der Bevölkerungszahlen, der Logiernächte und der Arbeitsplätze im Grosstal dazu beigetragen haben.

In der March hat sich die S2 seit der Einführung der S27 klar negativ entwickelt. Der Kostendeckungsgrad der beiden Linien zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke beträgt 7 Prozent. Ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis kann hier aufgrund der langfristig nicht verbesserbaren Trassenzuteilung zur Herstellung von attraktiven Fahrzeiten nicht mehr erreicht werden. Der Kanton hat deshalb bereits Massnahmen ergriffen und Ende Juni 2017 auf die Mitbestellung der S-Bahnverbindungen der S2 und S27 aufgrund der tiefen Frequenzen und der unverhältnismässig hohen Kosten ab Dezember 2017 verzichtet.

4.3. Buslinien

Auf dem Busnetz sind die Frequenzen gegenüber dem Jahr 2012 um rund 70 Prozent gestiegen. Das Netz ist für einen ländlichen Kanton generell gut ausgelastet. Jedoch verfehlen neben der Linie 543 Schwanden–Sool auch einzelne Linienabschnitte die geforderten Kennzahlen klar. Diese werden nachfolgend ausgewiesen:

Linie 501 Ennenda–Glarus–Riedern–Näfels

Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn ist der Angebotsstufe 1 zugeteilt: Schwellenwerte Linienbelastung mindestens fünf Reisende; Kostendeckungsgrad mindestens 20 Prozent.

Prüfergebnis: Ungenügende Auslastung mit weniger als zwei Fahrgästen pro Kurs. Der Linienabschnitt weist einen Kostendeckungsgrad von 14 Prozent auf.

Linie 502 Pfrundhaus–Glarus–Netstal–Näfels

Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus ist der Angebotsstufe 1 zugeteilt: Schwellenwerte Linienbelastung mindestens fünf Reisende; Kostendeckungsgrad mindestens 20 Prozent.

Prüfergebnis: Ungenügende Auslastung mit weniger als zwei Fahrgästen pro Kurs. Der Linienabschnitt weist einen Kostendeckungsgrad von knapp 6 Prozent auf.

Linie 512 Ziegelbrücke–Näfels–Mollis–Vorderdorf

Der Linienabschnitt Näfels-Mollis Bahnhof–Mollis Vorderdorf ist der Angebotsstufe 1 zugeteilt: Schwellenwerte Linienbelastung mindestens fünf Reisende; Kostendeckungsgrad mindestens 20 Prozent.

Prüfergebnis: Ungenügende Auslastung mit drei Fahrgästen pro Kurs. Der Linienabschnitt weist einen Kostendeckungsgrad von 15 Prozent auf.

Linie 513 Bilten–Näfels (verkehrt nur sonntags)

Die Linie ist auf dem Linienabschnitt Bilten–Niederurnen der Angebotsstufe 1 und auf dem Linienabschnitt Niederurnen–Näfels der Angebotsstufe 3 zugeteilt: Schwellenwerte Linienbelastung mindestens acht Reisende; Kostendeckungsgrad mindestens 30 Prozent.

Prüfergebnis: Ungenügende Auslastung von durchschnittlich drei Reisenden auf der ganzen Linie. Der Kostendeckungsgrad kann nicht separat ausgewiesen werden, da in der Offertlinie 512 integriert.

Linie 541 Schwanden–Elm Steinibach

Der Linienabschnitt Elm Sportbahnen–Elm Steinibach ist der Angebotsstufe 1 zugeteilt: Schwellenwerte Linienbelastung mindestens fünf Reisende; Kostendeckungsgrad mindestens 20 Prozent.

Prüfergebnis: Ungenügende Auslastung mit einem Fahrgast pro Kurs. Der Linienabschnitt weist einen Kostendeckungsgrad von 4 Prozent auf.

Linie 542 Schwanden–Schwändi–Lassigen

Der Linienabschnitt Schwändi Post–Lassigen ist der Angebotsstufe 1 zugeteilt: Schwellenwerte Linienbelastung (Kleinbus) mindestens 2,5 Reisende; Kostendeckungsgrad mindestens 20 Prozent.

Prüfergebnis: Ungenügende Auslastung mit durchschnittlich weniger als einem Fahrgast pro Kurs. Der Linienabschnitt weist einen Kostendeckungsgrad von knapp 8 Prozent auf.

Linie 543 Schwanden–Sool

Die Linie Schwanden–Sool ist der Angebotsstufe 1 zugeteilt: Schwellenwerte Linienbelastung (Kleinbus) mindestens 2,5 Reisende; Kostendeckungsgrad mindestens 20 Prozent.

Prüfergebnis: Ungenügende Auslastung mit durchschnittlich einem Fahrgast pro Kurs. Die Linie weist einen Kostendeckungsgrad von 10 Prozent (Tendenz sinkend) auf.

5. Massnahmen

Aufgrund der Wirkungsanalyse sind auf verschiedenen Linien bzw. Linienabschnitten Massnahmen angezeigt, auf anderen dagegen – auch mit Blick auf zukünftige Entwicklungen – nicht.

5.1. Bahn

5.1.1. *Linienabschnitt Ziegelbrücke–Schwanden*

Der Halbstundentakt der sich auf dem Linienabschnitt Ziegelbrücke–Schwanden ergänzenden S6 und S25 entwickelte sich unter den Erwartungen. Aufgrund der Einführung des Halbstundentaktes erhoffte man sich eine Frequenzsteigerung im zweistelligen Bereich (etwa 15 %). Realisiert werden konnten bisher nur knapp 5 Prozent. Diese Entwicklung ist bei grösseren Angebotsausbauten im Regionalverkehr in den ersten Jahren jedoch nicht ungewöhnlich. Mit dem Kostendeckungsgrad von 60 Prozent ist der Halbstundentakt der Bahnlinie – welcher das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Glarnerland darstellt – als solcher aber unbestritten (vgl. Tabelle 2).

5.1.2. *Abtausch S25 durch die S6*

Komplexer ist die Situation im Grosstal, wo ein grosser Frequenzrückgang von 10,6 Prozent zu verzeichnen ist. Dabei dürften neben exogenen Faktoren wie der negativen Entwicklung der Bevölkerungszahlen, der Logiernächte und der Arbeitsplätze auch die Fahrzeiten der S25 mit den damit verbundenen langen Wartezeiten zum Abwarten des Kreuzungszugs in Schwanden eine Rolle spielen.

Ein allfälliger Abtausch der S25 durch die S6 würde grundsätzlich die Wartezeit in Schwanden verkürzen und somit die Reisezeit insbesondere im Lokalverkehr positiv beeinflussen. Ob die dadurch wegfallenden Frequenzen der touristischen Direktverbindung Zürich–Linthal kompensiert werden können, ist allerdings fraglich. Die Landsgemeinde 2012 hatte sich klar für die heutige Variante ausgesprochen. Eine eindeutige Tendenz für oder gegen die S6 oder die S25 liefert die Wirkungsanalyse nicht. Bei der Meinungsbildung sind jedoch die nachfolgenden Überlegungen zum Eckanschluss einzubeziehen.

5.1.3. *Eckanschluss in Ziegelbrücke*

Die Bahnlandschaft, insbesondere in der Ostschweiz, ist im Umbruch. So haben die SBB und SOB anfangs Juli über eine strategische Kooperation der beiden Unternehmen informiert. Die SOB wird ab Dezember 2020 die Fernverkehrslinie Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten–Zürich–Pfäffikon–Ziegelbrücke–Sargans–Chur mit eigenem Rollmaterial und im Co-Branding SBB/SOB fahren und vermarkten. Die Kooperation hat wahrscheinlich Auswirkungen auf die S25 auf dem Abschnitt Ziegelbrücke–Zürich, welche von den Bahnunternehmen erst in den kommenden Monaten konkretisiert werden.

Diese Kooperation eröffnet neue Möglichkeiten zum Herstellen des Eckanschlusses in Ziegelbrücke zwischen der S25 und der S4 vor dem nächsten nationalen Bahninfrastrukturausbau 2030. Gesichert ist dazu bis dato die Aussage, dass zur Herstellung des Eckanschlusses in Ziegelbrücke im Bahnhof Nieder- und Oberurnen stündlich nur noch einmal pro Richtung gehalten werden kann und gleichzeitig spurtstarkes Rollmaterial auf der S6 eingesetzt werden muss.

Die Herstellung des Eckanschlusses hätte Auswirkung auf die Linienführung der Busse im Raum Nieder- und Oberurnen. Dieser Umstand ist deshalb in den Unterlagen zur Busaus-schreibung Glarus und Glarus Nord als Option zu berücksichtigen. Die Einführung des Eckanschlusses hätte einen positiven Effekt auf die Haltezeit zum Abwarten des Kreuzungszugs in Schwanden. Die Haltezeit würde sich in etwa halbieren, was wiederum Auswirkungen auf den Entscheid bezüglich eines allfälligen Linienabtauschs S6/S25 im Grosstal haben könnte.

Der Bundesrat hat am 29. September 2017 darüber informiert, dass die Kreuzungsstelle im Grosstal für den systematisierten Halbstundentakt im Glarnerland in der von ihm favorisierten Ausbauvariante von 11,5 Milliarden Franken enthalten ist. Zurzeit ist die Vorlage in der Vernehmlassung, anschliessend wird das Bundesparlament darüber zu befinden haben. Der Realisierungshorizont der Kreuzungsstelle liegt realistisch betrachtet nicht vor 2030.

5.1.4. Fazit

Bei einem Abtausch der S25 durch die S6 wäre das Signal an den Bund bezüglich der Kreuzungsstelle fatal. Die oben beschriebene Ausgangslage birgt viel Potenzial, die Bahnlinie positiv zu entwickeln. Zur Realisierung des Eckanschlusses im Zeithorizont 2021–2023 wird spurtstarkes Rollmaterial vorausgesetzt; dessen Verfügbarkeit ist aktuell noch nicht bestätigt, im Betrieb ist es zudem klar teurer. Es ist deshalb darauf zu achten, dass für die sich abzeichnenden Verhandlungen mit den Bahnunternehmen und Mitbestellern ein genügend grosser Spielraum in dem von der Landsgemeinde 2012 festgelegte Finanzrahmen von 6,97 Millionen Franken bestehen bleibt und dieser nicht schon vorgängig mit anderen Leistungen ausgeschöpft wird.

Mit verschiedenen Projekten – insbesondere in Glarus Süd – wird versucht, die touristische Attraktivität des Glarnerlands zu steigern. Auch aus touristischen Überlegungen sollte die von der Landsgemeinde 2012 favorisierte Direktverbindung Zürich–Linthal deshalb erhalten bleiben. Die S6 und die S25 werden unverändert weitergeführt.

5.2. Bus

5.2.1. Linie 501 Ennenda–Glarus–Riedern–Näfels

Auf dem Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn wird aufgrund des fehlenden Bahnanschlusses in Glarus und der Taktlücken im Fahrplan durchschnittlich lediglich gut ein Fahrgast pro Kurs befördert. Der Linienabschnitt kann dank den nahegelegenen Bahnhöfen Ennenda und Glarus ohne negative Auswirkungen auf die Erschliessungswirkung Ennendas aufgehoben werden.

Die Fahrzeit zwischen Glarus und Näfels ist heute aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Strasse zu knapp bemessen, sodass die publizierten Anschlüsse öfters gebrochen werden. Der Bus-Fahrgast erreicht seine Anschlussverbindung zur Weiterfahrt mit dem Bus oder Zug oft nicht. Mit dem Einstellen des Linienabschnitts zwischen Glarus Bahnhof und Ennenda Seilbahn kann die Fahrplanstabilität der Hauptlinie Glarus–Näfels markant verbessert werden.

Der Linienabschnitt Glarus–Näfels rechtfertigt zudem aufgrund der Frequenzen und des Kostendeckungsgrads von 57 Prozent den regelmässig geforderten Ausbau zur Bedienung der Linie am Sonntag. Mit dieser Massnahme kann sowohl Riedern als auch das Kantonsspital neu sonntags ganzjährig erschlossen werden. Der Ausbau kostet gemäss Offerte von Postauto jährlich rund 98'000 Franken.

Gestützt auf die Wirkungsanalyse ist der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn einzustellen sowie ein Ausbau des Linienabschnitts Glarus Bahnhof–Näfels–Mollis Bahnhof am Sonntag in Betracht zu ziehen.

5.2.2. Linie 502 Pfrundhaus–Glarus–Netstal–Näfels

Auf dem Linienabschnitt Glarus–Pfrundhaus wird aufgrund des fehlenden Bahnanschlusses in Glarus und der Taktlücken im Fahrplan durchschnittlich nur ein Fahrgast pro Kurs befördert. Die Strecke ist zudem mit einem Standardbus schwierig zu bedienen. Erschwerend sind überdies die wiederkehrenden Strassensperren zwecks Eventbetrieb im Bereich des

Rathauses, welche einen geordneten und zuverlässigen Linienbetrieb während den Veranstaltungen verunmöglichen.

Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus ist einzustellen.

5.2.3. Linie 512 Ziegelbrücke–Näfels–Mollis–Vorderdorf

Die Linie verkehrt ab Dezember 2017 auch sonntags. Grund ist die Integration der Linie 513 in die Linien 512 und 524. Auf dem Linienabschnitt Näfels-Mollis Bahnhof–Mollis Vorderdorf werden pro Kurs durchschnittlich drei Fahrgäste befördert. Trotz ungenügender Kennzahlen soll der Linienabschnitt, welcher ein grosses öV-Potenzial in Mollis erschliesst, weiterbetrieben werden. Der Kurzabschnitt hat keine negativen Auswirkungen auf die übrige Linie.

Die Gemeinde Glarus Nord forderte im Juni 2017 mit Schreiben an den Regierungsrat die Prüfung der Linienführung des Mittellandbusses zur Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Flugplatz. Grundsätzlich kann die Linie mittels einer Option über Mollis Aviatico–Netstal Bahnhof–Netstal Wiggispark–Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus erweitert werden. Damit könnte das Entwicklungsgebiet Flugplatz Mollis und das öV-Potenzial im Pfrundhaus neu mit guten Bahnanschlüssen erschlossen werden, was höhere Frequenzen erwarten lässt. Die in Kapitel 5.2.2 beschriebene Problematik liesse sich mittels Festlegung der Verkehrszeiten auf die Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag reduzieren. Zur Realisierung der Option ist aber ein zusätzliches Fahrzeug notwendig. Die Kostenschätzung der Option beläuft sich auf jährlich rund 400'000–600'000 Franken, abhängig von der Fahrzeuggrösse und der Betriebsdauer. Zudem werden im neu zu erschliessenden Ortsteil Mollis Feldbach und Aviatico zwei neue Haltestellen benötigt, welche einmalig mit rund 300'000 Franken veranschlagt werden und vor Betriebsaufnahme erstellt werden müssten.

Der Linienabschnitt Näfels-Mollis Bahnhof–Mollis Vorderdorf wird weiterbetrieben. Auf die Option wird verzichtet. Der öV-Finanzrahmen von 6,97 Millionen Franken kann mit den Mehrkosten für den Busbetrieb, der dafür benötigten Infrastruktur sowie der allfälligen Einführung des Eckanschlusses bei gleichbleibender Kostensteigerung im öffentlichen Verkehr voraussichtlich nicht eingehalten werden. Zudem ist anzumerken, dass bereits von Juni 2014 bis Dezember 2015 die Strecke Mollis–Netstal mit der Linie 502 bedient wurde. Die Auslastung war jedoch so gering, dass nach eineinhalb Jahren der Bus analog der Linie 501 zwischen Näfels und Netstal über die heute bewährte Strecke entlang der Einkaufszentren Krumm und Wiggispark geführt wurde.

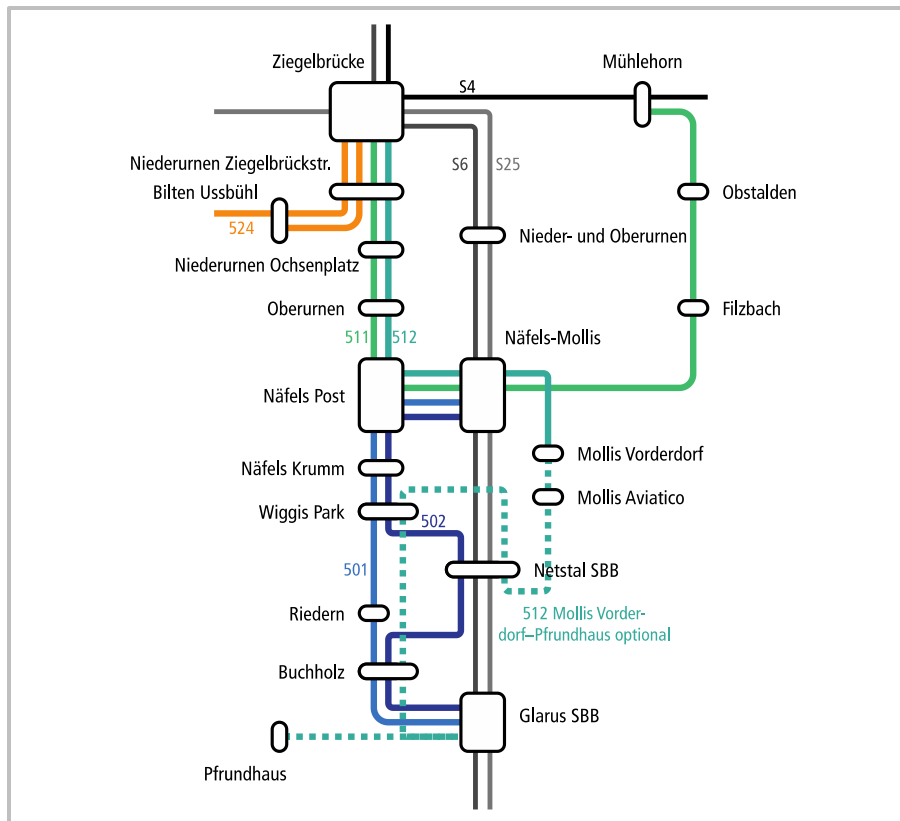
5.2.4. Linie 513 Bilten-Näfels

Die Linie wird mit der Halbstundentaktverdichtung der Linie 524 Bilten–Ziegelbrücke und der zusätzlichen Bedienung der Linie 512 am Sonntag ab Dezember 2017 definitiv aufgehoben.

5.2.5. Linie 524 (Pfäffikon SZ)–Bilten–Ziegelbrücke

Die Buslinie ersetzt die S-Bahnlinien S2 und S27 in Bilten mit einem täglichen integralen Halbstundentakt bzw. Stundentakt während den Randzeiten definitiv ab Dezember 2017 (vgl. Massnahmen S2, S25 und Buslinie 513 oben).

Abbildung 1. Liniennetzgrafik Bus Unter-/Mittelland per Dezember 2019



5.2.6. Linie 541 Schwanden–Elm Steinibach

Der Fahrplan Schwanden–Elm ist uneinheitlich und schwer merkbar. Teilweise verkehren Eilcourse ohne Bedienung aller Haltestellen. Auf dieser Linie wird aktuell ein Überangebot von jährlich 406'000 Franken durch den Kanton finanziert. Der Linienabschnitt Elm Sportbahnen–Steinibach weist einen Kostendeckungsgrad von 4 Prozent auf.

Die Wirkungsanalyse ergab mehrfachen Optimierungs- bzw. Anpassungsbedarf. Der Fahrplan Schwanden–Elm wird systematisiert, sodass alle Course nach denselben Taktzeiten verkehren und alle Haltestellen bedienen. Die Zusatzcourse von Montag bis Freitag werden auf die Hauptverkehrszeiten reduziert. Die Zusatzcourse tagsüber werden auf die touristische Wintersaison begrenzt. Die Course Elm Sportbahnen–Steinibach sind einzustellen.

5.2.7. Linie 542 Schwanden–Schwändi–Lassigen

Auf dieser Linie wird aktuell ein Überangebot von jährlich 93'000 Franken durch den Kanton finanziert. Auf dem Linienabschnitt Schwändi–Lassigen sind die Frequenzen mit weniger als einem Fahrgast pro Kurs unbefriedigend. Jedoch kann aktuell auf die Frequenzen dieses Abschnitts nicht verzichtet werden, ohne die Gesamtlinie zu gefährden.

Die Course zwischen Schwändi Post und Lassigen sind auf maximal vier Course zu reduzieren. Der Bund finanziert eine Minimalerschliessung mit maximal vier Kursen.

5.2.8. Linie 543 Schwanden–Sool

Die Buslinie verfehlt die notwendigen Kennzahlen klar. In der Offerte 2018 weist die Buslinie noch einen Kostendeckungsgrad von 8,8 Prozent aus. Der Bund zieht sich daher zukünftig aus der Finanzierung zurück. Aufgrund des limitierten Potenzials auf dieser Linie ist auch zukünftig mit keiner positiven Entwicklung zu rechnen.

Die Linie Schwanden Bahnhof–Sool Schulhaus ist aufzuheben.

5.2.9. Linie 736 Schwanden–Linthal (Bahnersatz)

Die Busumläufe sind heute sehr knapp bemessen. Per Dezember 2017 werden die Fahrzeiten soweit angepasst, dass die Anschlüsse an die Braunwald Standseilbahn mit der Mindestumsteigezeit hergestellt und die Standzeiten in Linthal verringert werden. Diese kostenneutrale Massnahme sollte die Fahrzeiten der ganzen Linie entspannen.

5.2.10. Geplante Angebotsanpassungen im Überblick

Linie 501

- Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn ist einzustellen.
- Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Riedern–Näfels-Mollis Bahnhof ist auf den Sonntag auszudehnen.

Linie 502

- Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus ist einzustellen.

Linie 541

- Der Fahrplan Schwanden–Elm ist zu systematisieren, sodass alle Kurse nach denselben Taktzeiten verkehren und alle Haltestellen bedienen.
- Die Zusatzkurse Mo–Fr sind auf die Hauptverkehrszeiten zu reduzieren.
- Die Zusatzkurse tagsüber werden auf die touristische Wintersaison begrenzt.
- Die Kurse Elm Sportbahnen–Steinibach werden aufgehoben.

Linie 542

- Der Linienabschnitt zwischen Schwändi Post und Lassigen ist auf maximal vier Kurspaare zu reduzieren.

Linie 543

- Die Linie Schwanden Bahnhof–Sool Schulhaus ist einzustellen.

5.2.11. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten der wegfallenden Linien(abschnitte) können aufgrund der Kilometerleistungen und Kilometerpreise gemäss den verbindlichen Offerten 2018 und 2019 der Transportunternehmen wie folgt berechnet werden:

Linie 501 Abschnitt Ennenda Seilbahn–Bahnhof Glarus	13'000 Franken
Linie 502 Abschnitt Pfrundhaus–Bahnhof Glarus	13'000 Franken
Linie 541 Abschnitt Schwanden–Elm Sportbahnen	139'000 Franken
Linie 541 Abschnitt Elm Sportbahnen–Elm Steinibach	21'000 Franken
Linie 542 Abschnitt Schwändi–Lassigen	40'000 Franken
Linie 543 Schwanden–Sool	119'000 Franken
<i>Total errechnetes Einsparpotenzial Kanton Glarus</i>	<i>345'000 Franken</i>

Postauto und die Autobetrieb Sernftal AG wurden ebenfalls gebeten, das Einsparpotenzial zu beziffern. Das von ihnen ausgewiesene Einsparpotenzial liegt aber abhängig vom jeweiligen Transportunternehmen zum Teil deutlich unter bzw. über den offerierten Ansätzen und unterscheidet sich trotz vergleichbarer Verhältnisse massiv.

Der Bund finanziert bereits heute die betroffenen Abschnitte der Linien 501 und 502 nicht mit, da es sich um nicht abgeltungsberechtigte Ortsverkehrslinien gemäss Artikel 3 Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) handelt und im Fall von Ennenda eine Mehrfachbedienung gemäss Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b ARPV vorliegt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit einer Einstellung der beiden Linienäste die Stammlinie Näfels–Glarus fahrplantechnisch stabilisiert werden kann, was ansonsten nur mit einem

zusätzlichen Kleinbus gelingt. Postauto schätzt die Abgeltungskosten für den Kleinbus auf jährlich 300'000 Franken.

Der Bund finanziert voraussichtlich ab Dezember 2019 die Linie 543 nicht mehr mit, da die wirtschaftlichen Kriterien gemäss Artikel 6 und 7 ARPV nicht mehr erfüllt sind.

Auf den Linien 541 und 542 besteht bereits heute ein Überangebot in der Höhe von 499'000 Franken. Auf diesen Strecken bestellt der Kanton Glarus bisher also mehr, als der Bund für zweckmässig hält bzw. bereit ist, mitzufinanzieren. Zudem wird die Kantonsquote im Jahr 2018 um voraussichtlich 0,5 Millionen Franken überschritten. Der Kanton Glarus bestellt auch in diesem Fall ein grösseres Angebot auf seine Kosten, als der Bund aufgrund seiner Richtlinien mitfinanziert. Die Situation wird sich voraussichtlich in den kommenden Jahren ohne Massnahmen nicht verbessern. Eine Reduktion der allfälligen Abgeltungsbeträge für die Gemeinden ist daher ausgeschlossen.

6. Postulat „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“

Im Zusammenhang mit der Wirkungsanalyse ist ein Vorstoss hängig. Am 16. Februar 2016 reichte die CVP-Landratsfraktion das Postulat „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“ ein. Es verlangte die Prüfung der Beschleunigung der stündlichen Führung der S25 von Zürich bis Linthal und die ganztägige Führung der S6 von Rapperswil bis Linthal. Der Landrat überwies das Postulat am 31. August 2016. Der Regierungsrat hat das Postulat nochmals geprüft und beantwortet dieses im Rahmen dieser Vorlage.

Die SBB als Infrastrukturbetreiberin wurde vom Departement Bau und Umwelt beauftragt, die im Postulat angeregte Variante zur Führung der S6 und S25 bis Linthal auf deren Umsetzbarkeit zu prüfen. Nachdem der SBB bei der ersten Prüfung ein Fehler bei der Fahrzeitberechnung unterlief, zeigte eine erneute Beurteilung durch das Bahnunternehmen, dass trotz kürzerer Fahrzeiten als anfänglich berechnet die technische Machbarkeit auf der bestehenden Infrastruktur und mit dem verfügbaren Rollmaterial dennoch nicht gegeben ist. Eine grobe Schätzung des Bahnunternehmens beziffert die Mehrkosten der Beschleunigung auf gut 2 Millionen Franken zuzüglich der BIF-Einlagen.

Mit der Durchfahrt der S25 auf den Bahnhöfen Nieder- und Oberurnen, Netstal, Ennenda und Mitlödi müsste für Reisende ab diesen, nur noch von der S6 im Studenttakt bedienten Bahnhöfen ein alternatives Busangebot zum heutigen Halbstundentakt geschaffen werden. Trotz hohen Abgeltungsmehrkosten von geschätzten 0,7 bis 1,5 Millionen Franken hätte ein entsprechendes Ersatzangebot bei weitem nicht dieselbe Attraktivität wie das halbstündliche Bahnangebot.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Zusatzkosten in der Höhe von insgesamt geschätzten 2,7–3,5 Millionen Franken zur Beschleunigung der S25 ist in keinem Fall gegeben und übersteigt den öV-Kreditrahmen von 6.97 Millionen Franken massiv.

Das Postulat wurde geprüft, ist jedoch aus vorgenannten Gründen nicht umsetzbar. Es wird deshalb zur Ablehnung empfohlen.

7. Vorgehen

7.1. öV-Kommission

Am 3. Oktober 2017 wurden sowohl das Vorgehen zur Erarbeitung der Wirkungsanalyse wie auch die ersten Ergebnisse mit den darauf beruhenden Massnahmen der Kantonalen öV-Kommission vorgestellt. Insbesondere die Massnahmen im Bus-Bereich waren zum Zeitpunkt der Kommissionssitzung aufgrund der engen Termine aber noch nicht abschliessend

definiert. Sie wurden daher nur in der Tendenz aufgezeigt. In der Diskussion konnten alle Fragen beantwortet werden. Das Vorgehen wie auch die skizzierten Massnahmen wurden grundsätzlich anerkannt.

7.2. Vernehmlassung

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr (BaVeK) verlangte am 8. November 2017, die Anhörung der Gemeinden und der öV-Kommission nachzuholen und der Kommission auf die Sitzung anfangs Dezember die Vorlage nochmals zu unterbreiten. Die Anhörung fand deshalb unter grossen Zeitdruck statt. Stellung genommen haben drei Gemeinden und fünf Mitglieder der öV-Kommission. Alle Vernehmlassungsteilnehmer bemängeln die kurze Vernehmlassungsfrist. Die Gemeinde Glarus Nord sah sich im Gegensatz zu den Gemeinden Glarus und Glarus Süd nicht in der Lage, eine inhaltliche Stellungnahme abzugeben. Da es nicht um die Aufhebung von Buslinien im Gebiet der Gemeinde Glarus Nord geht, ist deren fehlende Stellungnahme nicht problematisch. Die Gemeinden Glarus und Glarus Süd kritisieren, dass der im öV-Gesetz verankerte Prozess bezüglich der vorgängigen Anhörung der öV-Kommission und der Gemeinden nicht eingehalten wurde. Dieser Vorwurf ist berechtigt.

Die Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen konzentriert sich auf die aus der Wirkungsanalyse geschlossenen Massnahmen. Die Kürzungen der Linienabschnitte bzw. die Einstellung der Linie nach Sool werden dabei als unverhältnismässig, nicht durchdacht und überstürzt taxiert. Dazu ist festzuhalten, dass der Regierungsrat einen Auftrag erhalten hat. Er sollte aufgrund einer Wirkungsanalyse Anpassungsbedarf evaluieren. Dies hat er getan, wobei ihm dazu aufgrund der Jahresplanung nur wenig Zeit zur Verfügung stand. Der Regierungsrat hat den Anpassungsbedarf aufgrund von Fakten erhoben. Im Vordergrund stand, die Gelder der Steuerzahler dort einzusetzen, wo sie einen vertretbaren Nutzen bringen. So schien zumindest der Auftrag gemäss der Landratsdebatte im Dezember 2011 zu lauten. Aufgrund der Diskussion der BaVeK wird erwartet, dass der Landrat neu eine politisch sensiblere Abwägung vornehmen will und wird.

Grundsätzlich positiv würdigen der Pendlerverein und der VCS die Wirkungsanalyse. Letzterer anerkennt in einer differenzierten Stellungnahme die Bemühungen des Kantons, einerseits mit den vorhandenen öV-Mitteln sparsam und wirkungsgerecht umzugehen und andererseits einzelne Linienabschnitte vorerst weiterzubetreiben. Der bereits erfolgte Verzicht auf die Mitfinanzierung der Bahnlinie in der March kann ebenso nachvollzogen werden.

7.3. Umsetzung

Aufgrund des zweijährigen Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr können die Massnahmen frühestens im Dezember 2019 umgesetzt werden.

Im Bahnbereich ist die vorgängige Bestätigung der technischen Machbarkeit der Infrastrukturbetreiberin SBB sowie die Verfügbarkeit des benötigten Rollmaterials Voraussetzung für die Umsetzung. Aufgrund der hohen Investitionskosten und langen Lebenszyklen wird der Rollmaterialeinsatz mittel- bis langfristig mit wenigen Reservekompositionen geplant. Allfällige Änderungen welche eine Rollmaterialänderung bedingen (Abtausch S6/S25 im Grosstal oder Eckanschluss in Ziegelbrücke), können deshalb nur mit der Zustimmung der beteiligten Bahnunternehmen und Mitbestellern umgesetzt werden.

Im Januar 2018 werden zudem die Buslinien im Unter- und Mittelland gemäss der publizierten Ausschreibungsplanung des Kantons Glarus per Dezember 2019 ausgeschrieben. Der Terminplan ist an fixe Verfahrensfristen gebunden. Die in der Ausschreibung integrierten Buslinien müssen deshalb spätestens im Dezember 2017 soweit definiert sein, dass diese in die Ausschreibung aufgenommen werden können und über die nächsten Jahre Bestand haben. Allfällige spätere Beschlüsse zu Anpassungen von Buslinien in Glarus und Glarus Nord können in der Ausschreibung nicht mehr berücksichtigt werden. Solche Begehren dürften

dann aufgrund des wegfallenden Ausschreibungsdrucks nur mit höheren Preisen für die entsprechende Leistung umzusetzen sein.

8. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat,

- 1. die Wirkungsanalyse zur Kenntnis zu nehmen sowie*
- 2. folgende Anpassungen am öV-Angebot zu beschliessen:*

Linie 501

- Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Ennenda Seilbahn wird eingestellt.*
- Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Riedern–Näfels-Mollis Bahnhof wird auf den Sonntag ausgedehnt.*

Linie 502

- Der Linienabschnitt Glarus Bahnhof–Glarus Pfrundhaus wird eingestellt.*

Linie 541

- Der Fahrplan Schwanden–Elm wird systematisiert, sodass alle Kurse nach denselben Taktzeiten verkehren und alle Haltestellen bedienen.*
- Die Zusatzkurse Mo–Fr werden auf die Hauptverkehrszeiten reduziert.*
- Die Zusatzkurse tagsüber werden auf die touristische Wintersaison begrenzt.*
- Die Kurse Elm Sportbahnen–Steinibach werden aufgehoben.*

Linie 542

- Der Linienabschnitt zwischen Schwändi Post und Lassigen wird auf maximal vier Kurspaare reduziert.*

Linie 543

- Die Linie Schwanden Bahnhof–Sool Schulhaus wird eingestellt.*

- 3. Das Postulat „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“ ist als erledigt abzuschreiben.*

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

Im Namen des Regierungsrates

*Rolf Widmer, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilagen:

- Kurzbericht Asa*
- Fachbericht Asa (nur online)*
- Beilagen Fachbericht Asa (nur online)*
- Postulat (Beilagen dazu nur online)*