

An den Landrat

Glarus, 28. Mai 2013

**Dringliche Interpellation Landrat Roland Goethe, Glarus, und Mitunterzeichnende
„öV-Fahrplan 2014“**

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 24. April 2013 reichten Landrat Roland Goethe, Glarus, und Mitunterzeichnende die dringliche Interpellation „öV-Fahrplan 2104“ ein (s. Beilage).

2. Allgemeines

Mit der Realisierung der Durchmesserlinie in Zürich als Bestandteil der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn wird das Angebot im Personenverkehr in weiten Teilen der Schweiz optimiert. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe am 15. Juni 2014 baut das Angebot zwischen Zürich und Chur aus. Davon profitiert Glarus, indem die Direktverbindungen zwischen Glarnerland und Zürich neu stündlich angeboten werden. Gestützt darauf beschloss die Landsgemeinde 2012 den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ab Sommer 2014 – GlarnerSprinter stündlich – und bewilligte einen Rahmenkredit von jährlich 6,97 Millionen Franken, sowie den Beitritt zum Tarifverbund Ostwind per 15. Dezember 2013. Dies war auch Bestandteil der Beantwortung der Interpellation Thomas Kistler „Neue Fahrplansituation Regio-Express Zürich-Chur“ an der Landratssitzung vom 24. April 2013.

Ein integraler und exakter Halbstundentakt bringt zwar Vorteile, aber auch ein „Hinketakt“ ist gut merkbar. Wichtig ist, den Fahrplan möglichst über den ganzen Tag unverändert anzubieten und nur in Randstunden auszudünnen; heute überlagert ein Zwei-Stunden- den Stundentakt, was nicht mehr der Fall sein wird. Die achtminütige Wartezeit des GlarnerSprinters in Schwanden ist unschön, lässt sich aber mit den Randbedingungen in Ziegelbrücke und Glarus nicht verhindern. Denkbar wäre das Aufteilen auf Halte zwischen Glarus und Schwanden, was aber zusätzliche Pendler beträfe, wie dies beim Verlegen der Kreuzung nach Netstal der Fall wäre. Letztlich wären alle Pendler von längeren Fahrzeiten von/nach Zürich betroffen, ausser sie stiegen erst in Ziegelbrücke auf den öV um.

Zur Verlängerung der Fahrzeit von Linthal nach Zürich: Die direkten Verbindungen zwischen Zürich und Linthal (lediglich zweimal Sa/So in Lastrichtung und ohne Halte in Ennenda und Mitlödi sowie zwischen Schwanden und Linthal-Braunwaldbahn) benötigen 80 Minuten. Diese Fahrzeit kann künftig nicht mehr erreicht werden. Die Reisenden werden auch in der direkten, umsteigefreien Verbindung ähnlich lang unterwegs sein wie heute mit dem Umsteigen in Ziegelbrücke (93 statt 96 Minuten).

Mit dem Beschluss der Landsgemeinde zur direkten Verbindung nach Zürich ab Linthal, gibt es keine Möglichkeit, ab Fahrplanwechsel im Juni 2014 wie bisher mit dem Regio nach Linthal zu fahren und den GlarnerSprinter in Schwanden zu wenden; für eine solche Konzeptänderung bräuchte es einen Landsgemeindebeschluss. Zielführender ist, nach drei Betriebsjahren im Sinne einer Wirkungsanalyse über unveränderte Weiterführung oder allfällige Anpassungen zu entscheiden. Ähnliches ist in St. Gallen für das S-Bahn-Angebot ab 15. Dezember 2013 – und somit für die S4 entlang des Walensees – vorgesehen.

3. Beantwortung der Fragen

Zu Frage 1. – Die Schwachstellen sind bekannt und wurden im Memorial 2012 erwähnt. Vertiefte Beurteilung des öV-Konzeptes 2014 als Basis für die Landsgemeindevorlage ergab damals, dass das Optimierungspotenzial für den Fahrplan 2014 beschränkt ist. Das von den Interpellanten erwähnte „Optimierungspotential im Minutenbereich“ besteht fahrplantechnisch nicht. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Ziegelbrücke bezüglich der Linien nach Zürich, Uznach und Sargans sind fix. Auch bis Glarus/Linthal sind ohne zusätzliche Infrastrukturmassnahmen keine Änderungen möglich.

Zu Frage 2. – Mit dem Projekt ATR Glarnerland werden die Publikumsanlagen in Glarus, Ennenda und Mitlödi ausgebaut und die Eisenbahninfrastruktur (Gleis-, Fahrleitungs-, Sicherungsanlagen) zwischen Ziegelbrücke und Glarus erneuert und angepasst. Während der laufenden Sanierungsarbeiten wird mit reduzierten Geschwindigkeiten (Langsamfahrstellen) gefahren. Der Fahrzeitverlust kann sich auf die Pünktlichkeit, nicht aber auf das Angebot auswirken.

Zu Frage 3. – Auf den Fahrplanwechsel 2014 sind keine weiteren Beschleunigungsmassnahmen möglich. Zielvorgabe bleibt der konsequente Halbstundentakt im Glarnerland, wobei am Ausbau des Bahnhofs Glarus festzuhalten ist, da Glarus die grösste Nachfrage aufweist, ein erhebliches Entwicklungspotenzial hat und mit den Zugkreuzungen optimale Bedingungen für die Feinverteilung mit den Buslinien bietet. Zudem ist Glarus als Zentrum und Hauptort zu stärken. Für einen integralen Halbstundentakt sind mittelfristig neben – bereits diskutiertem – Verzicht auf einen Halt in Nieder-/Oberurnen, perrongleichen Anschlüssen in Ziegelbrücke und leichterem und beschleunigungsstärkerem Rollmaterial neue Ansätze zu prüfen. Der Eckanschluss in Ziegelbrücke auf der Schiene zwischen Mühlehorn und dem Glarnerland ist wegen Trasseekonflikten auf den 15. Dezember 2013 nicht umsetzbar. Für einen perrongleichen Anschluss der S4 (Verbindung Uznach–Ziegelbrücke–Mühlehorn–Sargans) und des GlarnerSprinters (neu S25 zwischen Zürich–Wädenswil–Pfäffikon–Lachen–Siebnen–Wangen–Ziegelbrücke und weiter ins Glarnerland) bestehen Kreuzungskonflikte, weil die Züge übers Kreuz in Gegengeleise einfahren müssten.

ATR Glarnerland wird in Glarus gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen und mit leicht erhöhten Geschwindigkeiten ermöglichen. Nach der Sanierung des Bahnübergangs Tschachen zwischen Netstal und Näfels wird dort die Geschwindigkeit von 85 auf 110 km/h erhöht werden können. Dies würde zusammen mit beschleunigungsstärkerem Rollmaterial (z.B. Flirt4 oder RV-Dosto) und Aufhebung des Halts in Nieder-/Oberurnen nicht ausreichen, um Anschluss an die S4 in Ziegelbrücke Richtung Mühlehorn herzustellen. Die erzielbaren Fahrzeitreduktionen gewährleisten vor allem bessere Fahrplanstabilität.

Zu Frage 4. – Die Verlängerung der Personenunterführung Richtung Linth und der Busbahnhof stärken Glarus als Zentrum und bieten gute Umsteigeverhältnisse zwischen Bahn und Bus. Kreditvorlagen sind für die Gemeindeversammlung im Herbst und für die Landsgemeinde 2014 vorgesehen.

Zusätzliche Investitionen, z.B. nördlich des Bahnhofs Netstal für den allfälligen Bau einer neuen Kreuzungsstelle, erlaubten lediglich Fahrplankosmetik.

Zu Frage 5. – Wie dargelegt, sind Verbesserungen im Minutenbereich nicht machbar, womit es für den Regierungsrat keinen Handlungsspielraum gibt.

Wünschbare Verbesserungen zum „öV-Fahrplan 2014“ sind also weder auf den ordentlichen Umsetzungstermin per 15. Dezember 2013 noch auf den ausserordentlichen Termin vom 15. Juni 2014 mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie in Zürich umsetzbar.

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