

An den Landrat

Glarus, 16. August 2016

Postulat CVP-Fraktion „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 16. Februar 2016 reichte die CVP-Landratsfraktion das Postulat „Optimierung öffentlicher Verkehr im Kanton Glarus“ ein. Es verlangt die Prüfung der Beschleunigung der stündlichen Führung der S25 von Zürich bis Linthal und die ganztägige Führung der S6 von Rapperswil bis Linthal (s. Beilage).

2. Beantwortung

2.1. Aktuelle Situation

Im aktuellen 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. Die Züge halten an allen Stationen und verkehren im Grundtakt wie folgt:

	S25 Zürich–Linthal		S6 Rapperswil–Schwanden		Bus (während Hauptverkehrszeit)	
	<i>Ankunft</i>	<i>Abfahrt</i>	<i>Ankunft</i>	<i>Abfahrt</i>	<i>Ankunft</i>	<i>Abfahrt</i>
<i>Ziegelbrücke</i>		XX.30		XX.03		
<i>Glarus</i>	XX.43	XX.44	XX.16	XX.18		
<i>Schwanden</i>	XX.52	XX.00	XX.25			XX.30
<i>Linthal</i>	XX.17	XX.43			XX.51	XX.00
<i>Schwanden</i>	XX.00	XX.07		XX.33	XX.25	
<i>Glarus</i>	XX.15	XX.16	XX.40	XX.43		
<i>Ziegelbrücke</i>	XX.29		XX.56			

Aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeit zwischen Linthal und Schwanden entsteht bei der S25 wegen des Abwartens des jeweiligen Kreuzungszugs in Schwanden in beiden Fahrtrichtungen eine Wartezeit von acht Minuten. Auf der Strecke Linthal–Schwanden werden die Züge zudem werktags während der Hauptverkehrszeit mit Bussen ergänzt, um den Anschluss an die S6 in Schwanden Richtung Ziegelbrücke–Rapperswil sicherzustellen (Bus 736 mit Anschluss an S6 in Schwanden).

Die S6 erreicht Ziegelbrücke so, dass der Anschluss an den RegioExpress von/nach Chur gewährleistet ist. Die S25 verpasst aber den Anschluss an die S4 in Ziegelbrücke von/nach Sargans. Ein früheres Eintreffen der S25 in Ziegelbrücke ist aufgrund einer fehlenden Kreuzungsmöglichkeit zwischen Glarus und Netstal nicht möglich.

Die bestehende Infrastruktur ist heute bestmöglich ausgelastet und die Fahrpläne sind optimiert. Dabei ist zu beachten, dass die An- und Abfahrtszeiten in Ziegelbrücke durch den (Fern-) Verkehr auf der Linie Zürich–Chur fix definiert sind.

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

2.2. Beurteilung Forderung

Das Departement Bau und Umwelt hat die im Postulat vorgeschlagene Führung der S6 zwischen Ziegelbrücke und Linthal mit Halt an allen Stationen sowie der beschleunigten S25 mit Halt in Näfels-Mollis, Glarus, Schwanden, Linthal Braunwaldbahn und Linthal von der Infrastrukturbetreiberin SBB auf die betriebliche Umsetzbarkeit prüfen lassen.

Die Abklärungen haben ergeben, dass die in der Beilage zum Postulat mitgelieferten Fahrzeiten und Kreuzungspunkte auf der bestehenden Infrastruktur betrieblich keinesfalls eingehalten werden können.

2.2.1. Überhöhte Streckengeschwindigkeit

Die im Postulat hinterlegte Streckengeschwindigkeit kann unmöglich eingehalten werden. Aufgrund der relativ kurzen Distanz zwischen den Bahnhöfen im Glarnerland kann selbst bei der Nichtbedienung von Zwischenbahnhöfen und dem Einsatz von beschleunigungsstarkem Rollmaterial kein Fahrzeitgewinn im benötigten Umfang realisiert werden. Unter Einhaltung der für die Strecke zulässigen Geschwindigkeiten kann die beschleunigte S25 Linthal frühestens um XX.05 (Postulat: Ankunft XX.58) erreichen.

Bei der Fahrzeitprüfung der SBB wurden die Haltezeiten in Näfels-Mollis, Glarus, Schwanden und Linthal Braunwaldbahn auf minimale 24 Sekunden reduziert.

2.2.2. Minimale Wendezeit

Die minimale Wendezeit einer doppelstöckigen S-Bahn beträgt fünf Minuten, womit die früheste Abfahrtszeit ab Linthal XX.10 (Postulat: Abfahrt XX.02) ist. Kürzere Wendezeiten sind zwar theoretisch möglich, aber aus Stabilitätsgründen sehr problematisch. Sollte eine S-Bahn verspätet verkehren, kann an der Endstation die Verspätung unmöglich aufgeholt werden. Als Folge davon kumulieren sich die Verspätungen einzelner Züge. Zur Stabilisierung des Fahrplans müssten verspätete S-Bahnen zwischen Schwanden und Linthal konsequent annulliert werden.

2.2.3. Verpasste Kreuzungspunkte

Die beiden Zwangspunkte zum Kreuzen in Glarus mit der S6 (Ankunft XX.17) sowie in Ziegelbrücke zum Verstärken der einteiligen Zugskomposition der S25 Richtung Zürich (Ankunft XX.29) können aufgrund der späteren Abfahrtszeit in Linthal nicht rechtzeitig erreicht werden. Damit sind das Gesamtkonzept sowie die im Postulat genannten Optionen Eckanschluss auf die S4 in Ziegelbrücke und der Zusatzhalt Luchsingen-Hätzingen nicht umsetzbar.

2.2.4. Weitere Überlegungen

Insgesamt hat die Prüfung der SBB ergeben, dass dem Konzept des Postulats unrealistische Fahrzeiten zugrunde liegen, welche im realen Bahnverkehr selbst mit spurtstarken S-Bahnen

nicht eingehalten werden können. Neben der nicht gegebenen betrieblichen Umsetzbarkeit sprechen zusätzlich folgende Punkte gegen das Konzept:

- Die SBB schätzen die Grobkosten für die zusätzlichen Zugskilometer auf rund 2 Millionen Franken pro Jahr (+/- 30 %). Die Zusatzkosten der durch das Konzept verursachten Anpassungen bei den Buslinien wurden aufgrund der negativen Realisierbarkeit nicht abgeklärt.
Das vorgeschlagene Konzept erschliesst die Halteorte Linthal Braunwaldbahn (täglich 118 Einsteiger / 146 Aussteiger) und Linthal (täglich 142 Einsteiger / 176 Aussteiger) stündlich mit zwei Zügen je Richtung. Gleichzeitig verlieren die Halteorte Nieder-/Oberurnen, Netstal, Ennenda, Mitlödi mit gesamthaft 1170 Einsteigern und 1201 Aussteigern täglich die halbstündige Anbindung und müssen mit neuen oder zu ergänzenden Buslinien an die Halteorte der beschleunigten S25 angebunden werden. Für die betroffenen Reisenden wären ein zusätzlicher Umsteigevorgang und längere Reisezeiten die Folge. (Quelle sämtlicher Ein-/Aussteigerzahlen: SBB Regionalverkehr Zürich)
- Das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Mitbesteller der Regionalverkehrsleistungen (Kostenbeteiligung Bund 72 %, Kanton 28 %) finanziert neue Angebotsausbauten bis voraussichtlich im Jahr 2020 nicht mit. Zudem lehnt das BAV die Mitfinanzierung von in diesem Konzept vorgeschlagenen Parallelführungen Bahn/Bus grundsätzlich ab. Der Kanton hätte demzufolge die anfallenden Zusatzkosten selber zu finanzieren.
- Aufgrund der zusätzlich bestellten Personen- und Zugskilometer im Regionalverkehr würde sich zudem die Kantonsbeteiligung am Bahninfrastrukturfonds weiter erhöhen (2016: 4,434 Mio. Fr.; 2017: 5,275 Mio. Fr.).

3. Schlussfolgerung

Die im Postulat angestrebte Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Glarus ist mit der bestehenden Infrastruktur nicht realisierbar. Es sprechen verschiedene technische Argumente dagegen. Zudem stehen die durch das Konzept ausgelösten Mehrkosten in keinem Verhältnis zum gestifteten Nutzen.

Der Kanton ist bestrebt, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln einen möglichst hohen Nutzen im öffentlichen Verkehr zu erzielen. Das Konzept des Postulats kann dazu nichts beitragen.

Der Landsgemeindebeschluss 2012 zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs ab 2014 sieht 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 werden können. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auch der Vorentscheid bezüglich der im Grosstal im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP), Ausbauschnitt 2030, beantragten neuen Kreuzungsstelle erwartet.

Es ist weder zweckmässig noch effizient, in diesem (verfrühten) Zeitpunkt Massnahmen für punktuelle Optimierungen zu entwickeln. Doppelspurigkeiten und Leerläufe sind zu vermeiden. Das öV-Angebot ist ganzheitlich zu prüfen und zu optimieren. Der Regierungsrat wird zum gegebenen Zeitpunkt, d. h. nach Vorliegen vorgenannter Zwischenergebnisse, sinnvolle und finanzierbare Optimierungen des öV-Konzepts prüfen, so wie dies im Rahmen des Landsgemeindebeschlusses 2012 vorgesehen ist.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

Genehmigen Sie, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

*Rolf Widmer, Landammann
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*

Beilage:

- Postulat