



Pro Bahn
Schweiz

INTERESSENVERTRETUNG DER KUNDINNEN
UND KUNDEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS
www.pro-bahn.ch

Attraktive Bahnverbindungen

Von Ziegelbrücke bis Linthal

Gute Anschlüsse nach allen Richtungen

FAHRPLANKONZEPT

für den

Kanton Glarus



Pro Bahn Sektion Ostschweiz

März 2016

Fahrplankonzept für den Kanton Glarus

Verfasser: Hans-Karl Pfyffer, dipl.Ing und Paul Stopper, dipl. Ing.

Das Konzept beschreibt die Entwicklungsmöglichkeiten für ein attraktives und nachhaltiges Bahn-Angebot als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zwischen Ziegelbrücke und Linthal. Es stützt sich auf die halbstündliche Bedienung von Ziegelbrücke durch IR-/RE-Züge der Hauptstrecke Zürich – Chur, (Ankunft/Abfahrt in Ziegelbrücke zu den Minuten xx.00 und xx.30) und zeigt die Möglichkeit von Anschlüssen von / nach Glarus an IC Züge Zürich – Chur auf, welche Ziegelbrücke zu den Minuten xx.15 und xx. 45 bedienen.

1 Generelles zur Verkehrslage im Kanton Glarus

Der Kanton Glarus ist attraktiv :

- Für kleine und mittelgrosse Industrie- & Gewerbebetriebe
- Als Wohnregion
- Als Erholungsgebiet
- Als Tourismus Region (Braunwald, Elm, Klausenpass, Klöntal etc)

Der Kanton Glarus verlangt seit vielen Jahren drei grosszügige Strassenumfahrungen: Näfels, Netstal, Glarus. Totalkosten: ca 1 Mia Fr. Der Kanton Glarus kann diese Strassen nicht selber finanzieren und hofft deshalb auf den Bund. Mit der Ablehnung der Erhöhung der Autobahn-Vignette und damit auch des sog. Netzbeschlusses ist eine Realisierung der Strassen in den nächsten 30 Jahren kaum realistisch.

Der Kanton muss deshalb (auch aus Gründen der Nachhaltigkeit) auf einen attraktiven öV setzen. Im FABI-Ausbaustritt 2030 (STEP, Region Ostschweiz) wird vom Kanton Glarus richtigerweise ein durchgehender Halbstundentakt Ziegelbrücke – Linthal postuliert. Die Bahnlinie Ziegelbrücke – Linthal ist das Rückgrat für den öV (regierungsseitig mehrfach bestätigt).

Das Konzept stützt sich primär auf die Anschlüsse zu den IR bzw. RE Zügen (einschliesslich der heutigen S25) Zürich – Sargans – Chur, welche Ziegelbrücke annähernd im Halbstundenintervall bedienen. Die Möglichkeit, den Anschluss an die zeitlich um 15 Minuten verschoben verkehrenden IC Züge Zürich – Chur wird ebenfalls berücksichtigt.

Zur Erfüllung der verkehrsorientierten Bedürfnisse ist der Kanton Glarus als Folge der historisch und topographisch bedingten gegebenen Eigenschaften der Bahnlinie auf einen konstruktiven und flexiblen Dialog mit den regionalen und nationalen Verkehrsplanungsinstanzen angewiesen.

2. Charakteristiken der Bahnlinie

Die Bahnlinie ist grundsätzlich eine einspurige Strecke mit Kreuzungsmöglichkeiten in den Bahnhöfen. Im Rahmen der Vereinfachung der Infrastruktur ("schlanke Infrastruktur") hat die SBB in den letzten Jahren mit grossem finanziellen Aufwand zahlreiche Kreuzungsstellen abgebaut.

Seit Juni 2014 besteht ein angenäherter Halbstundentakt bis Schwanden, mit stündlicher Anbindung von Glarus-Süd in Schwanden. Die stündlichen Direktzüge Zürich – Linthal resp. Linthal – Zürich haben in Schwanden mangels Kreuzungsmöglichkeit in Glarus-Süd einen für die Reisenden völlig unverständlichen und unproduktiven Aufenthalt von 8 Minuten.

Ziegelbrücke wird zu den nominellen Zeite xx.00 und xx.30 mit Fernverkehrszügen (RE Zürich – Chur bzw. , S25 Zürich – Linthal) bedient. Die IC Zürich – Sargans – Chur fahren heute zu den Minuten xx.13 resp. xx.47 ohne Halt in Ziegelbrücke durch.

Um einen nachhaltigen, attraktiven Fahrplan für alle Benützer der Bahn nach und vom Kanton Glarus zu entwickeln, werden von Pro Bahn folgende Vorgaben vorgeschlagen:

3. Basis-Anforderungen an künftigen Bahn-Fahrplan im Kt. Glarus (speziell Ziegelbrücke – Linthal)

Grundsatz: Die Bahn bildet nach wie vor das Rückgrat für den öffentlichen Verkehr zwischen Ziegelbrücke und Linthal. Mit Bussen werden die durch die Bahn nicht erreichbaren Gebiete auf attraktive Art bedient.

3.1. Annahmen / Voraussetzungen

- Das Konzept soll freizügig anwendbar sein auf Knotenzeiten im 30 Minutentakt in Ziegelbrücke.
- Es verkehren Züge Ziegelbrücke – Linthal und Linthal – Ziegelbrücke im Halbstundentakt.
- RE / IR halten in Ziegelbrücke in absehbarer Zeit zu den nominellen Zeiten xx.00 und xx.30.

- IC Chur – Zürich halten in Zukunft in Ziegelbrücke um die nominellen Zeiten xx.15 und xx.45. Damit werden rasche und schlanke Anschlüsse zwischen dem Glarnerland und dem Knoten Zürich ermöglicht.
- Die Infrastruktur der Bahn ist derart zu planen und zu realisieren, dass Abweichungen vom Grundtakt in Ziegelbrücke von einigen Minuten im Glarner Fahrplan aufgefangen werden können.

3.2. Ziel-Angebot

1. Halbstündliche Züge Ziegelbrücke – Linthal und Linthal – Ziegelbrücke verkehren für :
 - Stündlich eine rasche Verbindung Zürich HB – Linthal – Zürich HB (Fahrzeit Zürich – Ziegelbrücke und Ziegelbrücke – Zürich maximal 40 Minuten und maximal zwei Zwischenhalte)
 - Stündlich eine rasche Verbindung Rapperswil – Ziegelbrücke – Linthal und Linthal – Ziegelbrücke – Rapperswil.
2. Anschlussverbindungen an die IC (mindestens zu Pendlerzeiten und für den Tourismus Ziegelbrücke – Glarus (- Linthal) und (Linthal -) Glarus – Ziegelbrücke.
3. In Ziegelbrücke halbstündliche Verbindungen / Anschlüsse zu den Regionalzügen in den Richtungen Pfäffikon, Rapperswil und Sargans.
4. Umsteigezeiten / Wartezeiten in Ziegelbrücke maximal 6 Minuten.
5. Haltezeiten in Glarus und Schwanden max. 2-3 Minuten.
6. Die Möglichkeit der Einrichtung von einfachen zusätzlichen Haltestellen (evtl. als 'Halt auf Verlangen') nahe von bestehenden Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten wird nicht ausgeschlossen.(siehe **Beilage 2**).

3.3. Mögliche Umsetzungsvarianten

Aufbauend auf dem Ziel-Angebot (Abschnitt 3.2) und dem **Grundtakt-Fahrplan** (siehe **Beilage 1** und **Graphik Gr-03 in Beilage 4**) sind verschiedene Realisierungs-Varianten möglich, wobei in gewissen Fällen nicht alle Punkte des Ziel-Angebotes voll-umfänglich realisiert werden können.

Folgende Varianten sind möglich:

1. Ein Inselbetrieb zwischen Ziegelbrücke und Linthal mit guten Anschlüssen in Ziegelbrücke in allen Richtungen (RE, S4, S6). Ein stündlicher rascher Anschlusszug Ziegelbrücke – Zürich und Zürich – Ziegelbrücke mit max. 40 Minuten Fahrzeit und max. zwei Zwischenhalten ist eine dringende Anforderung. Dies kann zu einem flexibleren und kostengünstigeren Einsatz von Rollmaterial führen. Direktverbindungen nach Zürich entfallen.
2. Zeitlich abwechselnde Durchbindung als stündliche Direktzüge Linthal – Zürich und Zürich – Linthal nebst den stündlichen Zügen Linthal – Rapperswil und Rapperswil – Linthal , mit guten Anschlüssen in Ziegelbrücke in alle Richtungen. Die Beachtung der Anforderung an die Fahrzeit von 40 Minuten zwischen Ziegelbrücke und Zürich ist von hoher Bedeutung.
3. Zudem ist die Einlegung möglich von bedarfs-orientierten zusätzlichen Zügen für Anschlüsse an IC Züge zu Pendlerzeiten und für den Tourismus zu um 15 Minuten verschobenen Zeiten im Grundtakt-Fahrplan. (*entspricht Punkt 2 im Ziel-Angebot; bedingt eine Kreuzungsmöglichkeit in Näfels*).
4. Bei einem generellen Halt der IC Zürich – Chur – Zürich in Ziegelbrücke zu Zeiten xx.15 und xx.45 kann der Grundtakt-Fahrplan, in seiner Gesamtheit um 15 Minuten zeitlich verschoben, ebenfalls angewendet werden.
5. Schliesslich ist die Einlegung möglich von einigen bedarfs-orientierten Expressverbindungen (Linthal -) Schwanden – Glarus – Zürich und Zürich – Glarus – Schwanden (- Linthal) als Vor- / Nachläufer zu den ohne Halt verkehrenden IC Zügen Zürich – Chur – Zürich. Maximal zwei Zwischenhalte und eine Fahrzeit Ziegelbrücke – Zürich max. 40 Min sind auch hier wichtig.

Eine Kombination der Varianten 1 und 2 ermöglicht einen etwas kostengünstigeren partiellen Inselbetrieb.

Bemerkungen:

- Es ist zu beachten, dass der Realisierung eines Halbstundentaktes recht enge Grenzen gesetzt sind. Dies ist bedingt durch die topographisch und örtlich gegebenen Eigenschaften der Glarner Bahnlinie. Abweichungen vom skizzierten Grundtakt-Fahrplan und / oder zusätzliche Anforderungen führen rasch zu signifikanten kostspieligen Anpassungen auf Seite der Infrastruktur, und gefährden möglicherweise die Einhaltung der für Kreuzungen erforderlichen Fahrzeiten.
- Eine generelle Anbindung des Glarner Basis-Halbstundentaktes an die IC Zürich – Chur bzw. Chur – Zürich in Ziegelbrücke wäre problematisch, da die RE und S 4 und S 6 in Ziegelbrücke nominell zu den Zeiten xx.00 und xx.30 eintreffen, die IC hingegen nominell zu Zeiten xx.15 und xx.45. Dies würde zu äusserst unbefriedigenden Anschlussverhältnissen in Ziegelbrücke nach allen Richtungen führen, mit Ausnahme der Direktverbindungen nach Zürich und Sargans-Chur. Zusätzliche Anschlusszüge für Glarus, ausgerichtet auf die Knotenzeiten xx.00 und xx.30, wären somit erforderlich mit entsprechenden Kreuzungsmöglichkeiten in Näfels. Zudem muss eine künftige Gestaltung der Zürcher S-Bahn Züge (S2, S4, S6, S8) in der durch Ziegelbrücke bedienten Region mit einbezogen werden.
- Die Vor- / Nachläuferzüge zu den IC kämen in Konflikt mit den heute verkehrenden S 2 Zügen.

3.4 Infrastrukturelle Anpassungen

Das Angebotskonzept gemäss Abschnitt 3.1. – 3.3. erfordert folgende Anpassungen der Infrastruktur:

- Realisierung einer halbstundentakt-gerechten Infrastruktur Ziegelbrücke – Linthal (u.a. Wiedereinbau der Kreuzungsstelle oder Doppelspurabschnitt) bei Luchsingen – Leuggelbach.), welche sowohl für einen attraktiven Stundentakt bis Linthal als auch einen Halbstundentakt bis Linthal dringend notwendig ist.
- Realisierung einer viertelstunden-gerechten Infrastruktur zwischen Ziegelbrücke und Glarus (zB. Doppelspurabschnitt im Bereich Niederurnen – Netstal).

Bemerkung: Ohne weitgehende Neutrassierung der Strecke Glarus – Linthal (17 km) sind kaum nennenswerte Verkürzungen der Reisezeiten möglich. Auch eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von beispielsweise 80 km/h auf 100 km/h bringt kaum mehr als ungefähr 2 Minuten effektiven Fahrzeitgewinn.

3.5 Busanschlüsse

Schlanke Bus-Anschlüsse an die regionalen Buslinien (z.B. in Schwanden, Glarus, Näfels etc.) sind ein dringendes Gebot.

4. Realisierungsetappen

Für die Realisierung eines attraktiven, zukunftsorientierten und flexiblen Bahnangebotes können zwei Etappen vorgesehen werden:

- **Sofortmassnahme:** Einbau der Kreuzungsstelle in Glarus- Süd (Raum Leuggelbach – Luchsingen). Damit kann der unproduktive und irritierende Halt von 8 Minuten in Schwanden auf 1-2 Minuten verkürzt werden. Zudem können zu Hauptverkehrszeiten (Morgen, Abend) die S6 Züge für den Pendlerverkehr ab / nach Linthal verlängert werden
- **Anpassung der Knotenzeiten in Ziegelbrücke** auf den exakten 30 Minutentakt.
- **Weitere Etappe:** Einbau von Kreuzungsmöglichkeiten in Glarus-Nord (zB in Näfels-Mollis, oder besser als Doppelspurabschnitt Niederurnen – Netstal). Damit können in Ziegelbrücke schlanke Anschlüsse an die IC realisiert werden.

Diese Infrastrukturanpassungen ermöglichen auch, an sich geringfügige aber signifikante Änderungen im Grundtakt des Zugsangebotes auf der Hauptstrecke Zürich – Sargans – Chur abzufedern bzw. aufzufangen.

5. Fahrzeugeinsatz

Für eine wirtschaftlich tragbare Umsetzung des Konzeptes sollen Fahrzeuge zum Einsatz kommen, welche einen effizienten Betrieb ermöglichen und flexibel an das Verkehrsaufkommen angepasst werden können (Stärken/Schwächen der Kompositionen dank automatischen Kupplungen an den Zugseinheiten).

6. Angebots-Anbieter (Service Provider)

Um möglichst kostengünstige Lösungen für den Infrastruktur-Ausbau, für die Realisierung und den Betrieb des gewünschten Angebotes zu erreichen, sollen neben den SBB auch andere Anbieter zur Offertstellung eingeladen werden.

7. Begleitmassnahmen

In Randregionen und abgelegenen Gebieten stehen die unbedienten Bahnhöfe und Haltestellen meist einsam und verlassen da. Sie wirken wenig einladend für die Benützung der Bahn, insbesondere für Reisende für welche eine Unterstützung in irgend welcher Form sehr willkommen wäre.

Tramhaltestellen liegen meist in mehr oder weniger dicht bewohnten Gegenden, während Bahnhaltestellen eher am Rand liegen (dies ist der Fall bei mehreren Stationen in Glarus Süd). Die Bedürfnisse der Reisenden sind auch grundsätzlich verschieden. Bahnhaltestellen können somit in verschiedener Hinsicht nicht mit Tramhaltestellen verglichen werden.

In Grossbritannien hat sich die Partnerschaftliche Förderung der Bahnbenützung (Community Rail Partnerships, kurz oft als CoRP bezeichnet) gut bewährt. Die lokale Einwohnerschaft, in enger Zusammenarbeit mit den Bahngesellschaften, sorgen für ein attraktives Erscheinungsbild der Bahnhöfe, tragen bei zu Sauberkeit, Ordnung und Sicherheit und können den Reisenden Unterstützung in verschiedener Art bieten. Ganz wesentlich ist dabei, dass die Benützung der Bahn bedeutend gestiegen ist und damit die Kostendeckung verbessert werden konnte.

Wir schlagen vor, diese Art der Förderung der Bahnbenützung, besonders für Glarus Süd, ernsthaft in Erwägung zu ziehen.

In der **Beilage 3** sind wichtige Merkmale und Elemente der CoRPs näher beschrieben.

Beilage 1

Zum Fahrplankonzept für den Kanton Glarus

(Pro Bahn Sektion Ostschweiz, Oktober 2015)

Die Konzeptvorschläge für einen nachhaltigen, attraktiven Bahn-Fahrplan Ziegelbrücke – Linthal – Ziegelbrücke sind in der nachstehenden Tabelle detailliert zusammengestellt und graphisch angenähert in der separaten Beilage dargestellt.

1. Darstellung des 2015 gültigen Fahrplanes mit dem Aufenthalt von acht Minuten in Schwanden (Graphik Gr-01)
2. Darstellung eines angepassten Fahrplanes 2015, ermöglicht dank einer neuen Kreuzungsstelle im Raum Leuggelbach –Luchsingen; Wegfall des acht-Minuten Aufenthaltes in Schwanden; S 6 bis Linthal verlängerbar (zB für Pendler) (Graphik Gr-02)
3. Darstellung eines Fahrplanes für einen exakten Halbstundentakt '*Grundtakt-Fahrplan*' (Graphik Gr-03).
4. Darstellung eines Fahrplanes, basierend auf dem Grundtakt-Fahrplan, ergänzt mit IC Anschlusszügen Ziegelbrücke – Glarus und Glarus – Ziegelbrücke mit Verlängerungsmöglichkeit zu Hauptverkehrszeiten für Pendler / Touristen bis Linthal. (Graphik Gr-04).

Die graphischen Darstellungen in **Beilage 4** vermitteln ein Bild über Möglichkeiten und Grenzen der Fahrplangestaltung.

Bemerkung: Bei einer Ausrichtung des Grundtakt-Fahrplanes auf Knotenzeiten xx.15 und xx.45 in Ziegelbrücke verschieben sich alle Zeiten im Grundtakt-Fahrplan um 15 Minuten.

		Fahrplan 2015 Gr-01		FPI. 2015 modifiziert mit Kreuzung bei Luchsingen Gr-02	
		S6	S 25	S6	S 25
Ziegelbrücke	ab	10.03	10.30	10.03	10.30
Nieder-Oberurnen		10.05	10.32	10.05	10.32
Näfels-Mollis		10.08	10.36	10.08	10.36
Netstal		10.11	10.39	10.11	10.39
Glarus	an	10.16X	10.43	10.16 X	10.43
Glarus	ab	10.18X	10.44	10.18 X	10.44
Ennenda		11.19	10.45	11.19	10.45
Mitlödi		11.22	10.48	11.22	10.48
Schwanden	an	10.25	10.52X	10.25	10.52
Schwanden	ab	10.29#	11.00X	10.30	10.54
Nidfurn-Haslen			11.02	10.32	10.56
Leuggelbach			11.04	10.34	10.58
Luchsingen-Hätzgen		10.33 #	11.06	10.36	11.00 X
Diesbach-Betschw			11.09	10.39	11.02
Rüti			11.11	10.42	11.05
Linthal-BrB		10.39#	11.14	10.44	11.08
Linthal	an	10.40#	11.17	10.46	11.09
Linthal	ab	11.17#	11.43	11.15	11.50
Linthal-BrB		11.18#	11.44	11.17	11.52
Rüti			11.45	11.20	11.55
Diesbach-Betschw.			11.47	11.22	11.57
Luchsingen-Hätzgen		11.22#	11.50	11.24	12.00 X
Leuggelbach			11.52	11.26	12.02
Nidfurn-Haslen			11.54	11.28	12.04
Schwanden	an	11.28#	12.00X	11.30 X	12.06
Schwanden	an	11.33X	12.07X	11.33 X	12.07
Mitlödi		11.35	12.09	11.35	12.09
Ennenda		11.38	12.12	11.38	12.12
Glarus	an	11.40X	12.15X	11.40X	12.15
Glarus	ab	11.43X	12.16X	11.43X	12.16
Netstal		11.46	12.19	11.46	12.19
Näfels-Mollis		11.50	12.23	11.50	12.23
Nieder-Oberurnen		11.52	12.25	11.52	12.25
Ziegelbrücke	an	11.56	12.29	11.56	12.29

verkehrt nur an Wochenden zu ausgewählten Zeiten
X Kreuzung mit Gegenzug

		Grundtakt-Fahrplan Exakter Halbstundentakt Gr-03		Grundtakt-Fahrplan Mit IC Anschlüssen in Zbr Gr-04		
		(ex S6)	(ex S25)	(ex S 6)	IC conn	(ex S 25)
Ziegelbrücke	ab	10.03	10.33	10.03	10.18	10.33
Nieder-Oberurnen		10.05	10.35	10.05	I	10.35
Näfels-Mollis		10.08	10.38	10.08	10.23	10.38
Netstal		10.11	10.41	10.11	I	10.41
Glarus	an	10.15 X	10.45 X	10.15 X	10.29 X	10.45 X
Glarus	ab	10.16 X	10.46 X	10.16 X	10.30 X	10.46 X
Ennenda		10.18	10.48	10.18	I	10.48
Mitlödi		10.21	10.51	10.21	I	10.51
Schwanden	an	10.24	10.54	10.24 X	10.36 X	10.54
Schwanden	ab	10.25	10.55	10.25 X	10.38 X	10.55
Nidfurn-Haslen		10.26	10.56	10.26	I	10.56
Leuggelbach		10.28	10.58	10.28	I	10.58
Luchsingen-Hätzgen		10.30 X	11.00 X	10.30 X	10.43	11.00 X
Diesbach-Betschw		10.33	11.03	10.33	I	11.03
Rüti		10.35	11.05	10.35	I	11.05
Linthal-BrB		10.38	11.08	10.38	10.49	11.08
Linthal	an	10.40	11.10	10.40	10.51	11.10
Linthal	ab	11.20	11.50	11.20	11.10	11.50
Linthal-BrB		11.22	11.52	11.22	11.12	11.52
Rüti		11.25	11.55	11.25	I	11.55
Diesbach-Betschw.		11.27	11.57	11.27	I	11.57
Luchsingen-Hätzgen		11.30 X	12.00 X	11.30	11.16	12.00
Leuggelbach		11.32	12.02	11.32	I	12.02
Nidfurn-Haslen		11.34	12.04	11.34	I	12.04
Schwanden	an	11.36	12.06	11.36 X	11.23 X	12.06
Schwanden	ab	11.37	12.07	11.37 X	11.24 X	12.07
Mitlödi		11.39	12.09	11.39	I	12.09
Ennenda		11.41	12.11	11.41	I	12.11
Glarus	an	11.44 X	12.14 X	11.44 X	11.30 X	12.14 X
Glarus	ab	11.45 X	12.15 X	11.45 X	11.31 X	12.15 X
Netstal		11.48	12.18	11.48	I	12.18
Näfels-Mollis		11.53	12.23	11.53	11.38	12.23
Nieder-Oberurnen		11.55	12.25	11.55	I	12.25
Ziegelbrücke	an	11.57	12.27	11.57	11.42	12.27

X: Kreuzung mit Gegenzug

Beilage 2

Zusätzliche neue Haltestellen ?

Wie im Abschnitt 3.2, Punkt 6 erwähnt, soll die Möglichkeit der Einrichtung von einfachen zusätzlichen Haltestellen (evtl. als 'Halt auf Verlangen') in der Nähe wachsender Agglomerationen nicht ausgeschlossen werden. Als Beispiel seien die rot eingetragenen möglichen Haltestellen in unmittelbarer Nähe von aufstrebenden Wohn- und Gewerbegebieten erwähnt.

Ziegelbrücke
Nieder-Oberurnen
Oberurnen
Näfels-Nord SGU
Näfels-Mollis
Näfels-Süd
Netstal
Glarus-Nord
Glarus
Ennenda
Mitlödi
Schwanden
Schwanden-Süd
Nidfurn-Haslen
Leuggelbach
Luchsingen-Hätzingen
Diesbach
Diesbach-Betschwanden
Rüti
Linthal-BrB
Linthal

Es ist jedoch zu beachten, dass jeder zusätzliche Haltepunkt einen Einfluss auf die gesamte Fahrzeit der Züge hat. Wie aus den Darstellungen im vorliegenden Konzept hervor geht, sind die Möglichkeiten mit zwei Zugpaaren pro Stunde zwischen Ziegelbrücke und Glarus und mit Glarus als Kreuzungspunkt bereits weitgehend ausgeschöpft. Zusätzliche Haltestellen zwischen Ziegelbrücke und Glarus bedingen signifikante Anpassungen an der Infrastruktur, gegebenenfalls einen Doppelspurabschnitt zwischen Niederurnen bis südlich von Netstal.

Beilage 3

Partnerschaftliche Förderung der Bahn

{Community Rail Partnerships (CoRP)}

Zusammengestellt von Hans-Karl Pfyffer

CoRP verfolgen das Ziel, das Bahnangebot in der betreffenden Region einladend, attraktiv, effizient, und günstig zu gestalten.

CoRP sind sinnvoll in ländlichen, teilweise abgelegenen Regionen mit dünner Besiedelung und beschränktem Verkehrsaufkommen.

CoRP ermöglichen eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Bahnbetreiber, den lokalen öffentlichen Gemeinschaften / Körperschaften / Organisatoren und der Bevölkerung.

CoRP sind ein Bindeglied zwischen dem Bahnbetreiber einerseits und der lokalen Bevölkerung, dem einheimischen Handel und Gewerbe, sowie dem Tourismus andererseits.

CoRP leisten Beiträge für massgebende Verbesserungen des Bahnangebotes, der Unterstützung der Reisenden, der Attraktivität der Bahnhöfe sowie schlussendlich Erhöhung der Zahl der Bahnbenützer und dadurch eine Steigerung des Umsatzes.

CoRP sind charakterisiert durch eine Arbeitsteilung:

- Die Infrastruktur der Bahn (Gleise, Signale und für den Betrieb erforderliche Bauten wie Brücken, Tunnels etc) werden vom Netzbetreiber gebaut und unterhalten. Der Zugbetrieb wird durch reguläre Betriebsgesellschaften erbracht.
- Die lokalen Organisationen tragen wesentlich bei zur Steigerung der Attraktivität des Bahnangebotes durch
 - Attraktive Gestaltung von Bahnhöfen (je nach Bedürfnissen: Warteräume, Sauberkeit und Ordnung, Blumenschmuck, Toiletten, Erfrischungen)
 - Beitrag für die Sicherheit der Passagiere
 - Unterstützung der Reisenden (Behinderte, Senioren)
 - Anlaufstelle für Billettverkauf
 - Attraktives Marketing für die Region in Zusammenarbeit mit den lokalen Organisationen
 - Einflussnahme auf die Fahrplangestaltung und für attraktive Billett-Angebote

CoRP in UK sind ein anerkannter Bestandteil der Eisenbahnstrategie der Regierung und der Bahngesellschaften. Die CoRP erhalten im Rahmen der einzelnen Verträge finanzielle Unterstützung.

CoRP werden gemeinsam durch einen Fond finanziert, gespiesen durch die Regierungsstellen (Ministry of Transport in UK, zB BAV in CH), den lokalen Regierungsstellen (zB Transport Scotland; in CH: Kantone) , die Netzbetreiber und die Bahngesellschaften (z.B. Abellio Scotrail; in CH SBB, SOB). In UK verwaltet die Association of CoRPs (ACoRP) den Fonds und vollzieht die Zuteilung von Beiträgen an die individuellen CoRPs. (Beiträge von Regierungsstellen von £100'000 - £200'00 an die ACoPR sind typische genannte Beträge in UK).

CRP tragen wesentlich dazu bei, dass die Benützung der betreffenden Linien nachweisbar signifikant gestiegen sind mit entsprechender Zunahme der Erträge.

CoRP unterstützte Linien bilden nach wie vor Bestandteil des nationalen Netzes und dem nationalen Bahnangebot.

CoRP schliessen nicht aus, dass in Einzelfällen auch einzelne Stationen durch sog. '*Station Friends*' unterstützt und gepflegt werden können. Diese '*Friends*' nehmen gewisse Aufgaben wahr, welche auch im Rahmen von CoRPs durchgeführt werden.

CoRPs existieren in UK seit etwa 2004 und umfassen heute über 30 Linien in Gebieten welche zwischen Cornwall und North-Scotland liegen können. Dasselbe trifft zu für Bahnhöfe welche durch *Station Friends* unterstützt werden.

Einige Beispiele für CoRP Linien (39 Bahnliesen sind als Community Lines bezeichnet worden):

St Albans to Watford Junction; St Ives to St Erth; Looe to Liskeard;

Shanklin to Ryde Pier Head; Matlock to Derby; Newquay to Par; Falmouth Docks to Truro;

Barnstaple to Exeter Central; Windermere to Oxenholme; Barrow-in-Furness to Carlisle;
Chester to Manchester via Northwich; Barrow-in-Furness to Carnforth;
Exmouth to Exeter St.Davids; West Highland Line; Highland Main Line; Borders Line;

Einige Stationen die durch sog. *Station Friends* unterstützt werden sind beispielsweise:

Altnabreac Station ; Barnstaple Station; Buxton Station; Davenport Station; Glossop Station; Leamington Spa Station; Wemyss Bay Station.

Von 'Station Friend's betreute Bahnhöfe / Stationen können sich zu Standorten von weiteren Aktivitäten von allgemeinem Interesse entwickeln (Community Hubs in UK; zB, Kiosk, Café, lokale Auskunftsstelle, Ausstellungszentrum für lokale Freizeitaktivitäten etc). Wettbewerbe für die 'Schönste Station der Region' können zur Erreichung gesteckter Ziele betr. Blumenschmuck, Sauberkeit, Freundlichkeit beitragen.

CoPR wird vorwiegend durch Freiwilligen-Arbeit getragen, wobei eine bescheidene Honorierung in bestimmten Fällen nicht ausgeschlossen ist. Die Mitarbeitenden sind für Ihre Aufgaben instruiert. Sie müssen sich gut vernetzen können mit den Vertretern und Mitarbeitenden der Bahn, den Regierungsstellen, den Einwohnern und Vertretern von Interessengruppen (zB Tourismus).

CoPR tragen wesentlich dazu bei, dass die Bahn nicht als Fremdkörper betrachtet wird, sondern als Etwas wo 'we are all in this together' / 'wir sitzen alle im selben Boot' und bringen eine Identifikation mit 'unserer Bahn' hervor, wofür man bereit ist, einen Beitrag zu leisten.

CoPR bringen den Faktor Mensch wieder näher an die Schnittstelle zwischen Bahnbetreiber und Bahnbenutzern, nachdem das bahneigene Personal weitgehend weg-rationalisiert worden ist und die Reisenden weitgehend auf sich selber gestellt sind.

Quellen:

Zeitschrift **RAIL**, No. 636, p. 47: Jan/Feb 2010: Briefing: The Association of Community Rail Partnership

Zeitschrift **RAIL**. No. 640, p. 75 :Mar/April 2010: A day in the life of Chris Leech, Director of Community partnership solutions in Bradford

Zeitschrift **TODAY'S RAILWAYS UK** no. 132, Dec. 2012: Paul Salveson*: Where do rural railways go from here ?

Persönliche Notiz von Paul Salveson* zu Community RailPartnerships

www.gov.uk/publications/2010-to-2015-government-policy-rail-network (Policy Paper et al. on Community Rail)

www.acorp.uk.com: Putting life into local lines (2010)

www.transportscotland.gov.uk/railinformation/community-rail-partnerships: Scotrail in the Community

www.acorp.uk.com/ACoRP Scotland Home: ACoRP Scotland (2015)

www.wikipedia.org/wiki/Community_rail

www.networkrail.co.uk/asp/4622.aspx: Designated Community Rail routes

* **Paul Salveson** began his career at the Horwich Works, ending his rail career 35 years later as a senior manager at Northern Rail.[1] He is currently a Visiting Professor in transport and logistics at the University of Huddersfield.[3]

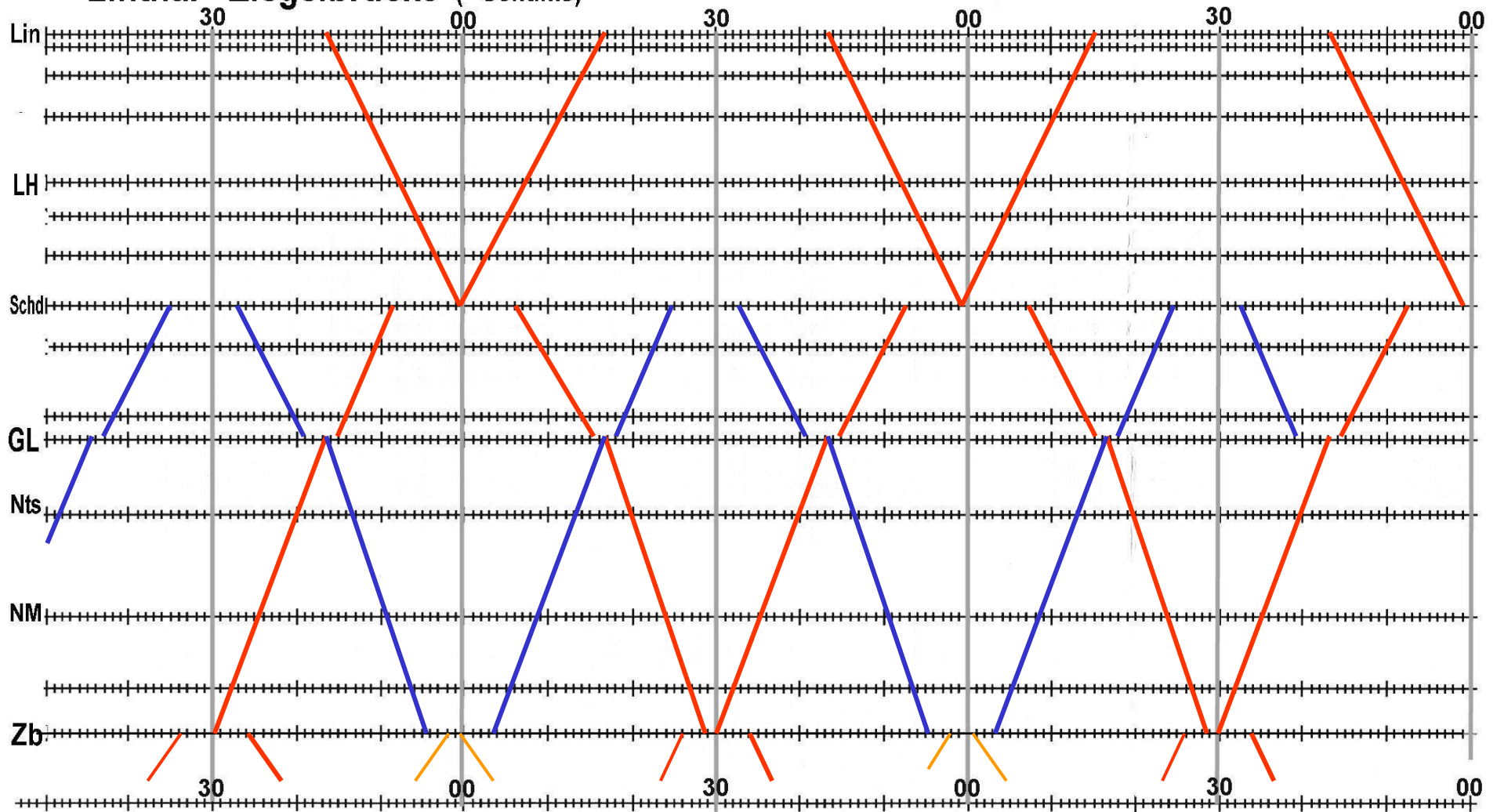
Beilage 4
zum
Fahrplankonzept für den Kanton Glarus
Graphische Darstellung der Fahrpläne

Pro Bahn Sektion Ostschweiz November 2015

Linthal - Ziegelbrücke (- Schänis)

Fahrplan 2015

Gr-01



HKP\MS\TT\Bf-Graph-net-4.jpg

S 6 

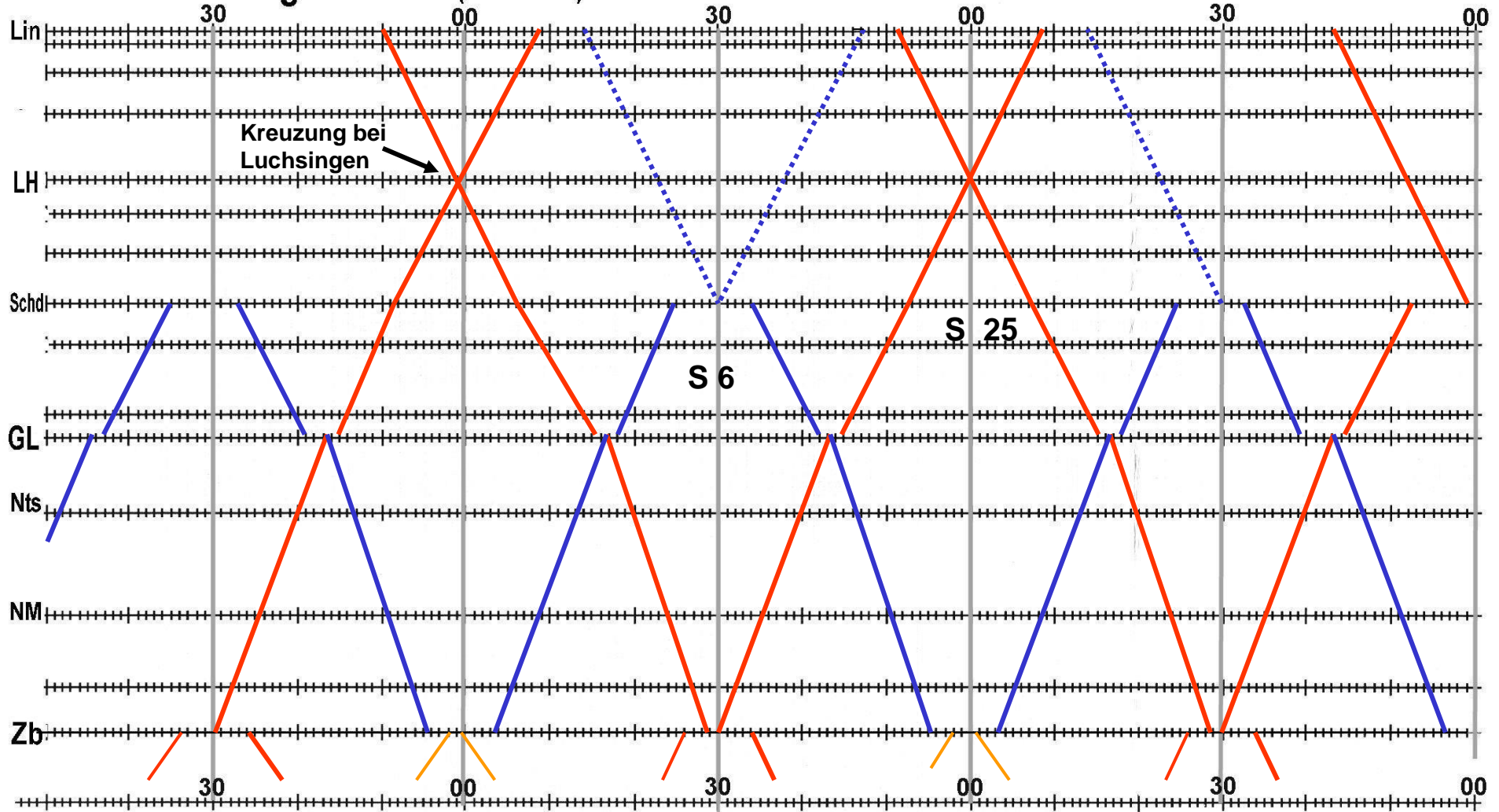
S 25 

HKP/27-8-15
PB // ZbLt-FPI-Konzert15-01-1.ppt

ZbLt-Fahrplan Konzept 2015+ modifiziert mit
Kreuzung bei Luchsingen als Sofortmassnahme

Gr-02

Linthal - Ziegelbrücke (- Schänis)

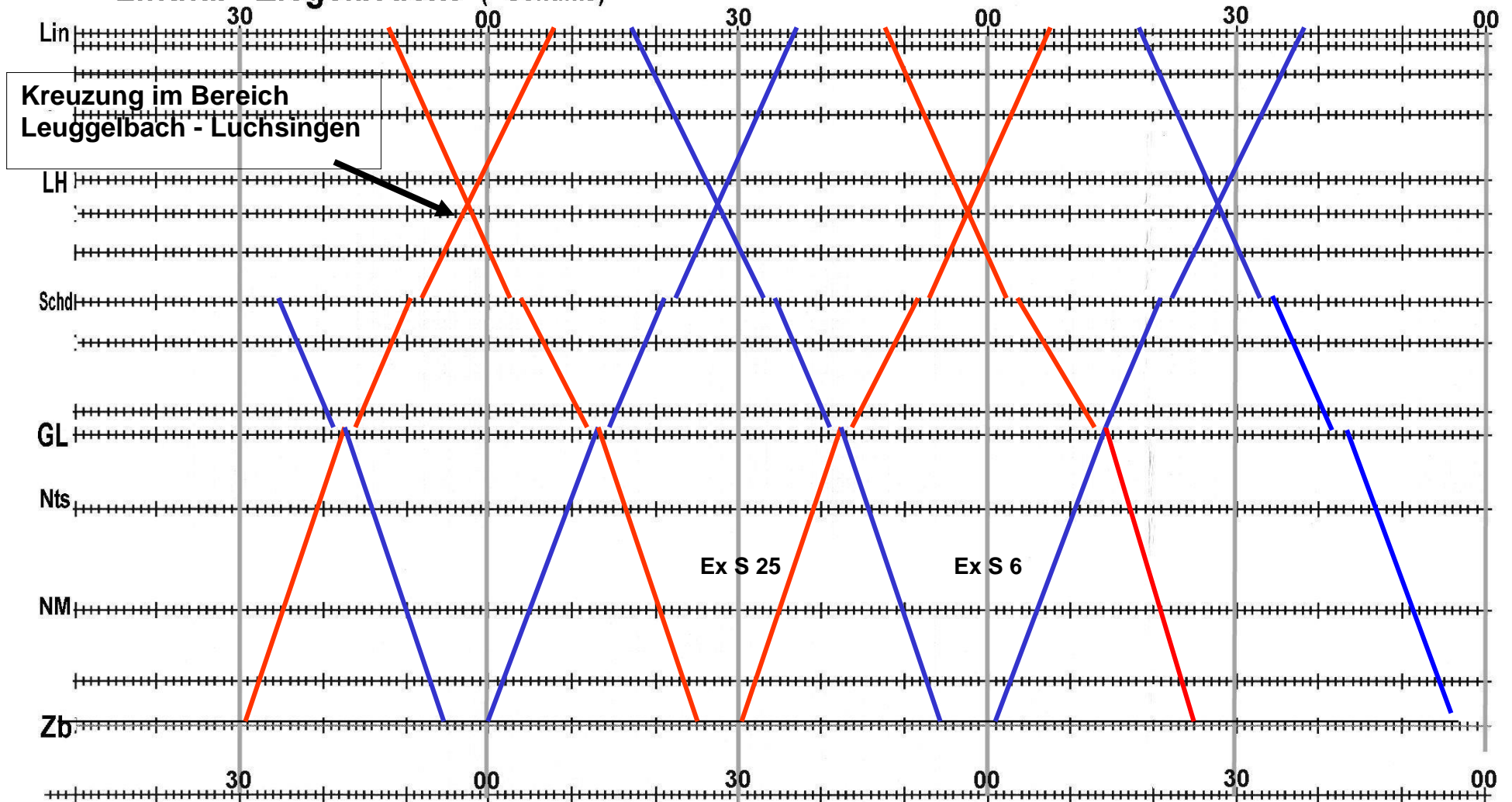


HKP\msc\TTb\Graph-net-4.jpg

Z'brücke -Linthal Fahrplankonzept 2015+
 Grundtakt-Fahrplan (Exakter Halbstundentakt)

Gr-03

Linthal - Ziegelbrücke (- Schänis)



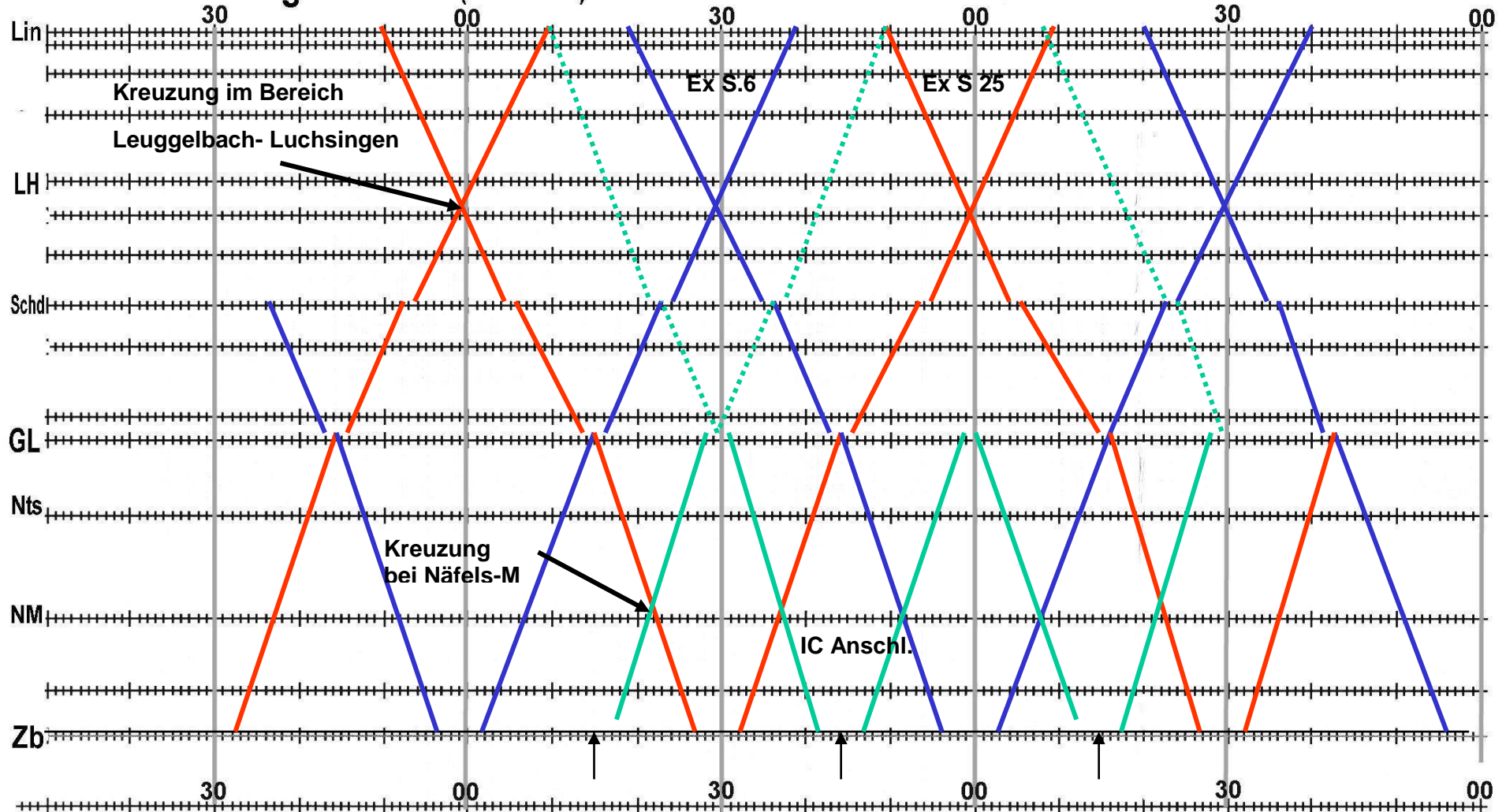
HKP/Misc/TT04-Graph-net-4.jpg

◀ Strecke Zeiten ohne Zwischenhalte: Zb-GL: 9-10 min; GL- Schd. 6 min; Schd - Lt 9-10 min
 'Exakter' Fahrplan: Zbr-GL: 12 min; GL-Schd: 8 min, Schd - Lt: 15 min
 Abfahrt in Zbr xx.03 und xx.33 / Ankunft in Zbr xx.27 und xx.57;/ Bedienung Zbr durch RE: xx.00 / xx.30

Ziegelbrücke-Linthal Fahrplankonzept 2015+
 Grundtakt-Fahrplan mit beschleunigten
 IC-Anschlusszügen nach Glarus (- Linthal)

Gr-04

Linthal - Ziegelbrücke (- Schänis)



HKP\misc\TTb\Graph-net-4.jpg

HKP/27-8-15
 PB / ZbLt-FPI-Konzept15-04-2.ppt

Strecken-Zeiten ohne Halte: Zb-GL: 9-10 min; GL- Schdl. 6 min; Schdl - Lt 9-10 min
 'Exakter' Takt-Fahrplan: Zbr-GL: 12 min; GL-Schdl: 8 min, Schdl - Lt: 15 min
 Abfahrt in Zbr xx.03 und xx.33 / Ankunft in Zbr xx.27 und xx.57; / Bedienung Zbr durch RE: xx.00 / xx.30
 Beschleunigte IC-Anschlusszüge mit Halt nur in Näfels, Glarus, Schwanden, Luchsingen und LinthalBrB - Linthal



Epilog

Fokus des Konzeptes

- Ein **umfassendes Planungs-Instrument** für den Bahnverkehr im Kanton Glarus, basierend auf dem integralen Halbstundentakt Ziegelbrücke – Linthal.
- Es wird unterschieden zwischen **gewünschten Verbindungen**, und **Realisierungsmöglichkeiten** von gewünschten Verbindungen.
- Es zeigt **Möglichkeiten, Grenzen und Konsequenzen** für das Bahnangebot auf der Glarner Bahnlinie und den resultierenden Anschlüssen in Ziegelbrücke.
- Es zeigt **dringenden Handlungsbedarf** für die Realisierung eines attraktiven Bahn-Angebotes Ziegelbrücke – Linthal.