

# Entscheidungsgrundlagen von Pro Bahn Sektion Ostschweiz zum ÖV Angebot im Raum March – Glarnerland – Linthgebiet und Walensee

**Pro Bahn Sektion Ostschweiz hat sich intensiv mit den Zusammenhängen von Glarner Sprinter, 4. TE der S- Bahn ZH und dem Projekt AP Ost im Raum Walensee – Linthgebiet – March und Glarnerland befasst. An der erweiterten Vorstandssitzung vom 6.03.2009 haben wir unsere Positionen (Fahrplanjahr 2014) festgelegt, auf Grund von offiziell verfügbaren Informationen.**

## Ausgangslage

Im Raum Walensee, Linthgebiet, March und Glarnerland driften die Vorstellungen betreffend den öffentlichen Verkehr oft weit auseinander. Es gilt die Interessen der Kantone GL, SG, SZ (March), ZH, ZVV und SBB auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Mit dem Fahrplanjahr 2009 ist die March auf der Schiene (integraler Halbstundentakt für alle Stationen) optimal erschlossen, jede Konzeptänderung gegenüber heute bedeutet für die March eine Verschlechterung des Angebots. Gemäss Planungsstand Januar 2009 werden im Rahmen der 4. TE der S – Bahn ZH Reichenburg, Schübelbach-Buttikon und Altendorf ab Fahrplanjahr 2014 auf den Stundentakt zurückgestuft, obschon die March das grösste Entwicklungspotential in der Region hat. Sollte der zweite IC pro Stunde von und nach Chur eingeführt werden, dann droht diesen Stationen das Ende mit der Bedienung auf der Schiene. Zudem verliert die S2 alle relevanten Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen zwischen Zürich und Ziegelbrücke. In Ziegelbrücke kommt sie nach den Systemknoten an und fährt vor diesen ab. Ein Ausbau des Busangebotes in der March scheint unvermeidlich, kann aber die wegfallenden direkten S-Bahn-Verbindungen nicht befriedigend kompensieren. Die komfortablen stündlichen Anschlüsse mit dem Glarnerbus via Bilten in den Knotenbahnhöfen Pfäffikon SZ, Wädenswil, Thalwil und Zürich HB gehen verloren. Alle Bemühungen das Betriebskonzept der S2 auf dem Stand Fahrplanjahr 2009 zu belassen, scheinen erfolglos zu sein. Die March wird nach den Planungen von SBB und ZVV ab 2014 das einzige Gebiet zwischen Zürich und Chur sein, welches keinen Halbstundentakt mehr haben wird. Aus Sicht der March ist ein solches Angebot inakzeptabel. Es kann nur mit einer Konzeptänderung im Bereich des ZVV (Fahrlagen und /oder Linienverknüpfungen der S-Bahn) auf einen angemessenen Stand zurückgebracht werden.

Der Glarner Sprinter wird geschoben, die Fahrzeit verlängert und zusätzliche Halte in Wädenswil und Lachen eingeführt. Eine Bedienung von Linthal ist im neuen Konzept nicht ersichtlich. Zudem soll der Sprinter mit den neuen sechsteiligen Doppelstockzügen gefahren werden. Im Glarnerland sind diese Kompositionen überdimensioniert, betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll und mit hohen Kosten (ohne Sonderkonditionen) verbunden. In der Praxis sind die Anschlüsse des Glarner Sprinters in Schwanden mangelhaft und wurden ins Sernftal noch abgebaut. Glarus Süd kann vom Sprinter nur sehr beschränkt profitieren. Das neue Konzept verdreifacht die Leistungen des Sprinters und somit ist für dessen Finanzierung ein Landsgemeinde - Entscheid notwendig. Da Glarus Süd kaum profitiert, kann davon ausgegangen werden, dass an der Landsgemeinde die Zustimmung zum notwendigen Kredit verweigert wird. Ziegelbrücke und Sargans sollen gemäss dem Projekt AP- Ost (S-Bahn SG 2013) der Regionalverkehr zum Halbstundentakt ausgebaut werden mit Regio/RX. Aus betrieblichen Gründen können nicht mehr alle Stationen mit jedem Zug bedient werden. Der RX bedient 3 Stationen zwischen Ziegelbrücke und Sargans, nämlich Mühlehorn oder Unterterzen, Walenstadt und Flums. Der Regio muss an einer Station (Weesen oder Mühlehorn) durchfahren. Mühlehorn verliert den Anschluss an die Nachbardörfer dem Walensee entlang. Richtung Kerenzberg sind die Verbindungen mit dem Bus ohnehin schon mangelhaft. Der IR Zürich – Chur bleibt, wie bisher und ist in den Varianten nicht speziell erwähnt.

## Schlussfolgerungen für Pro Bahn Sektion Ostschweiz

### Variante 1

- Der Glarner Sprinter fährt täglich im Stundentakt zwischen Zürich HB und Linthal und kreuzt unter sich in Ziegelbrücke und Schwanden.
- Der Regionalzug Rapperswil – Linthal wendet neu in Schwanden.
- Der Anschlussbus von und nach Elm wird in Schwanden stündlich auf den Sprinter ausgerichtet.
- Bus Glarner Unterland neu Rundkurs Ziegelbrücke – Näfels –Kerenzerberg – Mühlehorn-Ziegelbrücke (Ortsbussystem Gemeinde Glarus – Nord) im Stundentakt.
- Keine Bedienung von Mühlehorn mit der Bahn. (erleichtert die Umsetzung des Projektes AP - Ost und eine allfällige Schliessung der Einspurlücke am Walensee)
- Rückwärtserschliessung von Bilten mit dem Bus an die Knoten zur vollen und halben Stunde in Ziegelbrücke.
- Verlängerung des Marchbus von Reichenburg bis Ziegelbrücke (Gewährleistung Relation Glarner Unterland – March)
- In Ziegelbrücke entsteht zusammen mit dem Projekt AP- Ost auch der Vollknoten zur halben Stunde.

### Optionen

- Halbstundentakt mit der Bahn zwischen Schwanden und Linthal (Verlängerung Regio Rapperswil – Schwanden bis Linthal. (Erfüllung Richtplanvorgaben)
- Verdichtung des Sernftalbus zum Halbstundentakt mit Anschluss aus Regio von Rapperswil. (Erfüllung Richtplanvorgaben)
- Tausch Halt der S2 Bilten mit Altendorf (Frequenzen beachten, eventuell Verzicht auf einen Ausbau der Publikumsanlagen in Bilten)
- Bei durchgehender (06:00 – 24:00) halbstündlicher Buserschliessung von Nieder- und Oberurnen kann die Bedienung mit der Bahn aufgehoben werden. (Verzicht auf Umbau der Publikumsanlagen, wegen Betriebssicherheit)

### Variante 2

- Halt der IC Zürich - Chur in Ziegelbrücke halbstündlich. (Zwischenhalte Ziegelbrücke, Sargans, Landquart)
- Verzicht auf Glarner Sprinter (mindestens im Kanton Glarus)
- Anschluss der S2 in Ziegelbrücke von und nach dem IC.
- Halt der S2 in Bilten
- 2 Regio pro Stunde nach und von Linthal (auf Strecke Ziegelbrücke Linthal beschränken)
- Ausrichtung der Buslinien ab Ziegelbrücke von und nach dem Glarnerland auf die IC
- Nachteil: Alle übrigen Regionalzug- und Busverbindungen werden auf Knoten 00 und 30 in Ziegelbrücke ausgerichtet mit schlanken Anschlüsse an IR Zürich – Chur und eventuell an die RX (Sargans) – Ziegelbrücke – Zürich HB. (Angebotsplanung AP –Ost)
- Marchbus bis Bilten verlängern mit Anschluss an und von der S2.

*Die Varianten 1 und 2 beziehen sich auf den Stand Januar 2009 der Planungen SBB/ZVV. Bei beiden Varianten ist die Situation in der March höchst unbefriedigend (vgl. Ausgangslage). Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz schlägt deshalb eine Variante 3 vor, welche die Bedürfnisse des ganzen Sektionsgebiets bestmöglich berücksichtigt. Wir sind uns allerdings bewusst, dass diese Variante Anpassungen im Bereich des ZVV erfordern würde.*

**Variante 3 (Bestvariante)**

- Der Glarner Sprinter fährt täglich im Stundentakt zwischen Zürich HB und Linthal und kreuzt unter sich in Ziegelbrücke und Schwanden.
- Der Regionalzug Rapperswil – Linthal wendet neu in Schwanden.
- Der Anschlussbus von und nach Elm wird in Schwanden stündlich auf den Sprinter ausgerichtet.
- Bus Glarner Unterland neu Rundkurs Ziegelbrücke – Näfels – Kerenzberg – Mühlehorn- Ziegelbrücke (Ortsbussystem Gemeinde Glarus – Nord) im Stundentakt
- Bus Glarner Unterland Näfels Niederurnen – Bilten - Reichenburg (Anschluss Marchbus) im Stundentakt.
- Keine Bedienung von Mühlehorn mit der Bahn. (erleichtert die Umsetzung des Projektes AP - Ost und eine allfällige Schliessung der Einspurlücke am Walensee)
- Halt des IC Zürich – Chur in Ziegelbrücke stündlich
- Führung der S2 zwischen Zürich und Ziegelbrücke im Halbstundentakt in der Fahrlage wie heute, mit Halt an allen Stationen zwischen Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke. In Ziegelbrücke schlanker Anschluss von und nach dem IC.
- In Ziegelbrücke entsteht zusammen mit dem Projekt AP- Ost auch der Vollknoten zur halben Stunde.

Optionen

- Halbstundentakt mit der Bahn zwischen Schwanden und Linthal (Verlängerung Regio Rapperswil – Schwanden bis Linthal.
- Verdichtung des Sernftalbus zum Halbstundentakt mit Anschluss aus Regio von und nach Rapperswil.
- Verdichtung Bus Glarner - Unterland zum Halbstundentakt
- Verdichtung IC Zürich – Chur zum Halbstundentakt

**Schlussbemerkungen**

Der ÖV im Glarner – Unter – und Mittelland ist etwa im schweizerischen Durchschnitt. Glarus Süd, welches eine positive Entwicklung dringend braucht, ist nach wie vor im Hintertreffen. Unserer Meinung nach muss der direkte Zug aus Zürich von und nach Linthal fahren mit Anschluss von und nach Elm. Angebotsausbauten haben es im Kanton Glarus, auf Grund der knappen finanziellen Ressourcen (wird mit der Finanz- und Wirtschaftskrise nicht besser) enorm schwer. Deshalb enthält unsere Variante 1 auch Kompensationskürzungen um den Sprinter bis Linthal zu ermöglichen. Die Option um den Halbstundentakt im Kanton Glarus einzuführen, wie im Richtplan vorgesehen, bleibt weiterhin offen. Für die 4. TE der S- Bahn Zürich (Sprinter im Stundentakt) müssten eigentlich die politischen Entscheide, gemäss Planung noch 2009 fallen. Für GL reicht die Zeit nicht mehr, ein entsprechendes Geschäft an die Landsgemeinde 2009 zu bringen. Ein definitiver, positiver Entscheid kann frühestens an der Landsgemeinde 2010 gefällt werden.

Dem Memorials - Antrag der JUSO Glarnerland für einen Gratis – ÖV im Kanton Glarus steht Pro Bahn Sektion Ostschweiz ablehnend gegenüber.

Memorials – Anträge, welche auf einen Ausbau des Angebotes im Kanton Glarus beinhalten, oder eine Abänderung/ Ergänzung des ÖV Gesetzes verlangen, steht Pro Bahn Sektion Ostschweiz positiv gegenüber.

Für Pro Bahn Sektion Ostschweiz ist es nicht vertretbar, dass Angebotsausbauten an einem Ort einen Abbau gut frequentierten bereits bestehenden Angeboten anderswo (z.B March) nach sich ziehen.