

Sektion Ostschweiz

Kanton Glarus
Departement Bau und Umwelt
Fachstelle für öffentlichen Verkehr
Kirchstrasse 2
8750 Glarus

Niederurnen, 3. September 2011

Betrifft: Stellungnahme zum Konzept öffentlicher Verkehr 2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

Herzlichen Dank, dass wir zum ÖV – Konzept GL 2014 Stellung nehmen dürfen. Wir nehmen zum Konzept wie folgt Stellung:

3. Randbedingungen

In einem zukünftigen Angebotskonzept (2018 +) Zürich – Chur könnte der bisherige IR zu einem (abteilungsberechtigten) RE werden. Die Haltepolitik wird geändert und zusätzliche Halte in Siebnen- Wangen, Unterterzen, Walenstadt, Flums, und eventuell noch Maienfeld eingeführt, mit erheblichen Nachteilen für den Kanton Glarus. Ziegelbrücke würde gänzlich vom nationalen (internationalen) Fernverkehr abgehängt und es könnten für GL zusätzliche Abteilkosten entstehen. Würden dann die (halbstündlichen) Anschlüsse in Landquart und Chur auf die IC ausgerichtet, dann entstünden längere Übergangszeiten zu den Anschlussverbindungen oder ein zusätzliches Umsteigen in Sargans auf den IC, damit man die Anschlüsse noch erreicht. Der beschleunigte Regio zwischen Ziegelbrücke und Sargans würde entfallen. Diese Planungen sind in den Randbedingungen zu berücksichtigen und die Entwicklungen im Auge zu behalten.

4. Angebot Bahn

4.3 Mögliche Angebotsvarianten ab Sommer 2014

Szenario A

Das Szenario A lehnen wir ab. Es benachteiligt die Gemeinde Glarus Süd, gegenüber den Gemeinden Glarus und Glarus Nord. Unserer Ansicht nach entspricht das nicht dem Sinn der Gemeindefeststrukturreform, den Zielen des kantonalen Richtplanes und ist zu dem unsolidarisch.

Szenario B

Wir erachten das Szenario B als die Bestvariante. Das ist die einzige Variante welche der positiven Entwicklung (Tourismus, Wohnmarketing) für Glarus Süd dient und benachteiligt Glarus Mitte und Glarus Nord nicht. Diese Variante kommt den Richtplanzielen am nächsten und ist sehr ausgewogen. Wir empfehlen dieses Szenario zur Realisierung.

Szenario C

Wir begrüssen den Entscheid, dass diese Variante (Szenario C) ausscheidet. Sollte es wider Erwarten trotzdem in Erwägung gezogen werden, dann schlagen wir folgende Konzeptänderungen vor:

Auf die Durchbindung des Regio von Rapperswil nach Linthal ist zu verzichten. SG könnte diesen allenfalls mit dem Regio nach Sargans (zur vollen Stunde) verknüpfen. Die Zugsläufe wären auf die Strecke (kantonsintern) Ziegelbrücke - Linthal zu beschränken und die Fahrzeit auf unter 30 Minuten (Beschleunigung, Änderung der Haltepolitik, Rollmaterial mit guten Beschleunigungs- und Bremsvermögen, Feinverteilung durch Bus) zu senken. An Stelle von Bahnhofausbauten wäre eine Doppelspurinsel in der Streckenmitte zu erstellen. Mit diesem Konzept könnte der Halbstundentakt mit zwei Kompositionen langfristig sehr kostengünstig abgewickelt werden. Die Knoten in Ziegelbrücke könnten bei zukünftigen Konzepten von 00/30 auf 15/45 umgestellt werden. Die Investition in die Doppelspurinsel würde nie überflüssig und wäre auch für den 15 Minuten Takt kompatibel.

Ersatzangebot für die wegfallenden Halte der S2 (Bilten, Reichenburg, Schübelbach)

Als Ersatz für die gestrichen Halte der S2 wäre ein Ersatzangebot auf der Schiene für die Gemeinden in der Obermarch sicher eine gute Übergangslösung, jedoch mit hohen (von der SBB verursachten) Kosten verbunden. Die SBB haben kürzlich in Siebnen das Gleis 5, erschlossen durch Unterführung und Bahnsteig herausgerissen und ins Profil des Gleises 5 noch die neuen Fahrleitungsmasten gestellt. Aus diesem Grund müsste ein neuer Bahnsteig vor dem Aufnahmegebäude erstellt werden, welcher notabene durch die öffentliche Hand zu finanzieren wäre. Nicht auszuschliessen, dass dieser bei den langfristigen Betriebskonzepten zwischen Zürich und Chur (z.B. halbstündliche IC, Überholanlage Schübelbach-Buttikon, Halt der S2 an allen Stationen möglich) wieder überflüssig würde. Dem gegenüber steht ein Ersatzangebot mit Bus via Bilten nach Ziegelbrücke. Für Bilten sicher eine gute Lösung. Damit wäre die Rückwärtserschliessung an den Knoten Ziegelbrücke möglich.

Vollknoten Ziegelbrücke mit der Bahn sicherstellen

Wir schlagen vor, dass anstelle von Glarus der Bahnhof Netstal mit Unterführung und zusätzlichen Aussenperron ausgebaut wird. Durch das Verlegen der Zugkreuzungen von Glarus nach Netstal könnten alle Bahnanschlüsse gegenseitig in Ziegelbrücke zur vollen und halben Stunde gewährleistet werden, was auch einem allenfalls neuen Betriebskonzept Zürich – Chur dienlich wäre. Die touristische Linie ins Klöntal liesse sich auch in Netstal anstelle von Glarus problemlos anbinden. Bei Variante C mit einer Doppelspurinsel wäre weder ein Ausbau von Glarus noch einer von Netstal notwendig.

Keine Kombination der 3 Szenarien

Verschiedene Konzepte an Werktagen und an Wochenenden sind benutzerunfreundlich und nicht einfach merkbar. Im Grundsatz sollte das Grundangebot an allen Wochentagen gleich sein. Verdichtungen zu den HVZ und längere Betriebszeiten beim Bus an Werktagen erachten wir als vertretbar. Am späten Abend können Rufbusverbindungen kostengünstiger und eine sinnvolle Ergänzung sein. Ist der Rückweg mit dem ÖV am Abend nicht mehr möglich, dann benutzt man den ÖV auch nicht untertags für die Hinfahrt mit dem entsprechenden negativen Einfluss auf die Auslastung tagsüber.

5. Angebot Bus Glarus Nord

5.3 Angebotsvarianten ab Sommer 2014

Wir unterstützen grundsätzlich die Variante Voll und schlagen vor in den Abendstunden (ohne Angebot) ein Rufbussystem zu prüfen.

6. Angebot Bus Glarus

6.3 Angebotsvarianten ab Sommer 2014

Wir unterstützen grundsätzlich die Variante Voll und schlagen vor in den Abendstunden (ohne Angebot) ein Rufbussystem zu prüfen.

7. Angebot Bus in Glarus Süd

7.3 Angebotsvarianten ab Sommer 2014

Wir unterstützen grundsätzlich die Variante Voll und schlagen vor in den Abendstunden (ohne Angebot) ein Rufbussystem zu prüfen. Beim Konzept Variante Light ist der Eckanschluss (Bahn) in Ziegelbrücke (Glarnerland – Sargans/Chur) unerlässlich.

8. Kosten und Betrieb

Für den Busbetrieb Glarus Nord ist auch eine Offerte der Post zum bisherigen Anbieter anzufordern. Die Post verfügt über eine grosse Erfahrung im Linienbusbetrieb. (Der aktuelle Betreiber fährt für die SBB und auch für die Post).

Für die Bahnleistungen (Shuttle und Regio Rapperswil - Schwanden) wären zusammen mit dem Bund und den beteiligten Kantonen auch Vergleichsofferten von der SOB einzuholen. Womöglich liegt hier noch Sparpotential drin.

Es ist alles zu unternehmen um zu vermeiden, dass das Kantonsparlament, wie 2003 vor der Einführung des GlarnerSprinters das Konzept aus Kostengründen wieder kürzt, damals von der Voll – zur Minimalvariante.

12. Offene Punkte

Wir sind der Meinung dass die Schulen ihre Stundenpläne nach dem öffentlichen Verkehr richten sollten und nicht umgekehrt. Nur so lassen sich Synergien (Teilverzicht auf Schulbusse) nutzen und die öffentlichen Verkehrsmittel besser auslasten.

Schlussbemerkung

Wir unterstützen den RE GlarnerSprinter sind aber trotzdem der Meinung, dass ein Knoten wie Ziegelbrücke halbstündlich durch Fernverkehrszüge zu bedienen wäre, welche die SBB eigenwirtschaftlich betreibt. Mit dem RE GlarnerSprinter schaffen wir ein Präjudiz, das dazu führen könnte, dass die SBB versuchen den bestehenden IR auch noch in einen (abgeltungsberechtigten) RE umzuwandeln mit zusätzlichen Kosten für die beteiligten Kantone. Wir empfehlen dem Kanton GL auf die Beibehaltung des heutigen IR mit unveränderter Haltepolitik (Ausnahme Siebnen-Wangen) festzuhalten und auf keinen Fall der Deklassierung zum RE zuzustimmen.

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz
Sektion Ostschweiz

Hans Schärer

Prof. Max Ehrbar

Präsident)

(Vizepräsident)

Hans Schärer
Präsident
Falletenbachstrasse 5
8867 Niederurnen

T 055 610 24 03
M 079 645 62 33
h.schaerer@onflow.ch

Pro Bahn Schweiz
Postfach
8023 Zürich
www.pro-bahn.ch