

Regioexpress (RE), braucht es diese Zuggattung wirklich?

Die Regioexpress bilden eine Zuggattung die nur dazu benutzt wird, Züge des Fernverkehrs (Schnellzüge) der Abgeltungspflicht zu unterstellen. Damit müssen diese Leistungen durch die Transportunternehmen nicht (mehr) eigenwirtschaftlich erbracht werden. Die SBB werden ermutigt Interregio (IR) zu RE zu deklassieren und die Kunden bekommen das mit dem Dienstleistungsabbau, trotz regelmässigen Tarifaufschlägen in den entsprechenden Zügen zu spüren, wie das Beispiel Zürich – Chur zeigt.

Das online Lexikon Wikipedia definiert den Begriff Regioexpress im Originaltext so:
Der Regioexpress (abgekürzt RE) ist ein beschleunigter Regionalzug in der Schweiz.....
Heute sind Regioexpress-Züge allgemeine durch den Bund und Kantone, beschleunigte Züge, die durch verschiedene Unternehmen gefahren werden neben den Schweizerischen Bundesbahnen auch durch BLS und Rhätische Bahn (RhB).

Ab Fahrplanjahr 2016 wird ein neuer RE, vorerst an Wochenenden von Zürich HB (ab 0:20 Uhr) nach Chur eingeführt. Die Haltepolitik weicht sehr stark von den Takt RE (vormals IR) ab. Dieser bedient nur Thalwil, Wädenswil, Sargans, Maienfeld, Landquart und Chur. Dieser Zug wird vom Kanton Graubünden bestellt und offenbar vom Kanton Zürich mitfinanziert. Die Kantone Glarus, Schwyz und St. Gallen (mit Ausnahme Halt in Sargans), wollen sich an der Finanzierung dieses Zuges nicht beteiligen, obschon es dem Wunsch des Kantons Graubünden entsprochen hätte, alle regulären RE Stationen unterwegs zu bedienen. Wäre dieser Zug aber ein IR, dann wäre die Haltepolitik mit den andern Taktzügen identisch. Einmal mehr sind die ÖV - Nutzer die Leidtragenden eines politischen Entscheides.

Der RE GlarnerSprinter wurde ab dem Fahrplanwechsel vom Juni 2014 zur Regionalbahn (S25) zurückgestuft und mit einem zusätzlichen Halt bestückt. Vielleicht werden es zukünftig noch mehr, da das auch einen Einfluss auf den Kostenverteilungsschlüssel unter den Kantonen hat. Auch dieses Beispiel zeigt deutlich, dass es auch ohne RE geht. Man kann auch S- Bahn Züge beschleunigen und dann ist es eindeutig, dass diese von Bund und Kantonen bestellt werden müssen.

Ab Fahrplan 2016 sollte eigentlich ein Schnellzug im Zweistundentakt von St. Gallen nach - Konstanz eingeführt werden. Offenbar ist das Bedürfnis nicht so gross, dass diese neue Verbindung als Fernverkehrsleistung von den Bahnen eigenwirtschaftlich betrieben wird. Die Gefahr besteht nun, dass die Finanzierung für diese (RE) Verbindung nicht zustande kommt und dessen Einführung gefährdet ist. Es ist zwar als Bahnkunde sehr zu bedauern, dass die SBB keine stündliche IR Verbindung St. Gallen – Konstanz planen, welche sie eigenwirtschaftlich betreiben wollen. Auf der andern Seite kann es auch nicht sein, dass Bund und Kantone eine schnelle Verbindung (RE) aus Steuergeldern finanzieren müssen, welche zu Zeiten des starken Schweizer Frankens primär nur dem Einkaufstourismus nach Konstanz dient.

Es wäre wünschenswert, wenn die Politik da Klarheit schaffen würde und eigenwirtschaftlich zu betreibende Fernverkehr und der Regionalverkehr (auch der beschleunigte) klar voneinander trennt und sich der Deklassierung von IR zu RE widersetzt. Solche Mischformen, wie die Regionalexpress, dessen Finanzierung sehr unterschiedlich gehandhabt wird, sollen auch im Interesse der Steuerzahler und den Bahnkunden abgeschafft werden. Mehr Transparenz Engagement der Politik ist da schon wünschenswert.

(Text: H. Schärer, 14.06.2015)

Resolution zum Schnellzug St. Gallen – Konstanz

Die Mitgliederversammlung von Pro Bahn Ostschweiz fordert das Bundesamt für Verkehr und die Kantone Thurgau und St. Gallen als Besteller auf, den Schnellzug St. Gallen – Konstanz wie vorgesehen auf Fahrplanwechsel 2015/16 in Betrieb zu nehmen.

Es wäre ein Schildbürgerstreich, zuerst rund 60 Mio. Franken in neue Kreuzungsstellen Roggwil-Berg, Uttwil und den Ausbau des Bahnhofs Kreuzlingen Hafen zu investieren, dann aber den Schnellzug an verhältnismässig geringen Betriebskosten scheitern zu lassen. Der Schnellzug wäre ein wichtiger Schritt zur besseren wirtschaftlichen und touristischen Erschliessung des ganzen Bodenseegebietes.

Pro Bahn Ostschweiz fordert das BAV und die Bestellerkantone auf, wie vorgesehen im nächsten Dezember den Schnellzug St. Gallen – Konstanz zweistündlich in Betrieb zu nehmen.

(Beschluss Mitgliederversammlung vom 14.03.2015)

Erste Reaktion auf die Resolution

Aufgrund der Resolution von Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz betreffend Regionalexpress St. Gallen-Konstanz, ist Herr Ständerat P. Rechsteiner mit folgender Interpellation an den Bundesrat gelangt, die von allen vier Ständeräten der Kantone St.Gallen und Thurgau unterschrieben wurde:

„Die Infrastruktur für eine schnelle Verbindung St.Gallen-Konstanz wurde auf den Fahrplanwechsel 2015 mit Bundesmitteln ausgebaut und fristgerecht realisiert. Jetzt droht die seit langem vorgesehene Inbetriebnahme der zweistündlichen schnellen Verbindung auf den Fahrplanwechsel plötzlich zu scheitern, weil die verschiedenen Akteure, allen voran der Bund, sich nicht auf das betriebliche Angebot einigen können. Dies wäre umso bedauerlicher, als auf den Fahrplanwechsel die schnelle Verbindung Zürich-St.Gallen endlich realisiert wird und die Angebote sich im Hinblick auf die Attraktivitätssteigerung der Verbindungen ergänzen.

Wir fragen den Bundesrat:

Ist er nicht auch der Meinung dass das bessere Angebot auf der Strecke St.Gallen-Konstanz wie vorgesehen realisiert werden sollte, zumal die Infrastruktur rechtzeitig fertiggestellt ist? Ist er bereit, die Schritte dafür einzuleiten?“

(Text: B. Eberle, 20.03.2015)

Jahresbericht 2014

Mehr...

Neue Arbeitsgruppe March / Linthgebiet / Walensee / Glarnerland

Am 11. März 2015 fand in Uznach die konstatierende Sitzung der neuen Arbeitsgruppe unter der Leitung von Hans Schärer (alt Präsident Pro Bahn Sektion Ostschweiz) statt.

Die geographischen Eckpunkte des Arbeitsgebietes sind Pfäffikon SZ, Sargans, Rapperswil und Linthal. Von der Sektion Ostschweiz hat die Arbeitsgruppe den Auftrag erhalten, insbesondere den Ausbauschnitt 2030 des BAV und der Planungsregion Ortschweiz unter die Lupe zu nehmen. Der Wunschcatalog der beteiligten sieben Kantone ist weit umfangreicher, als finanzielle Mittel im Rahmen von FABI zur Verfügung stehen. Entscheide sind noch keine gefallen, doch auf einige Knacknüsse im Gebiet der Arbeitsgruppe sollte hingewiesen werden.

Überholanlage S2 in Schübelbach



S2 und S27 in Ziegelbrücke

Diese fehlt in der Planung des BAV und die Kantone Glarus und Schwyz haben deswegen interveniert. Die bis gegen 75 Mio. Franken teure Anlage würde die Direktverbindungen mit der S2 für Bilten und die Obermarch nach Zürich wieder ermöglichen. Im Gegenzug fällt dann die S27 mit Anschluss in

Sieben-Wangen an den RE und die S25 in beiden Richtungen von und nach Zürich HB weg. Somit gehen die schlanken Fernverkehrsanschlüsse in Zürich HB zur vollen und halben Stunde wieder verloren. Auch die Südanlüsse in Ziegelbrücke für die Obermarch und Bilten bleiben weiterhin inakzeptabel mit langen Übergangszeiten.

IC Halt in Pfäffikon SZ

Abfahrt Départ Partenza			
	Nach	Gleis	Hinweis
S25	14.30 Näfels-M. Netstal Glarus Linthal	9	
S4	14.32 Schänis Uznach Wattwil Herisau St. Gallen	6	
S25	14.34 Lachen Pfäffikon SZ Wädenswil Zürich HB	5	
S2	14.49 Pfäffikon SZ Zürich HB Zürich Flughafen	7	
S27	14.52 Reichenburg Siebnen-Wangen	8	
RE	14.59 Walenstadt Sargans Landquart Chur	9	
RE	15.00 Siebnen-W. Pfäffikon SZ Zürich HB	6	
S6	15.03 Näfels-M. Netstal Glarus Schwanden GL	10	
S6	15.03 Schänis Uznach Schmerikon Rapperswil	5	
S2	15.19 Pfäffikon SZ Zürich HB Zürich Flughafen	7	
S27	15.26 Reichenburg Siebnen-Wangen	8	
S4	15.29 Unterterzen Walenstadt Flums Sargans	10	
S25	15.30 Näfels-M. Netstal Glarus Linthal	9	
S4	15.32 Schänis Uznach Wattwil Herisau St. Gallen	6	
S25	15.34 Lachen Pfäffikon SZ Wädenswil Zürich HB	6	

Abfahrtsanzeiger Ziegelbrücke

RE Zürich – Chur

Der ehemalige IR bekommt mit jedem Fahrplanwechsel mehr Zwischenhalte. Ab Sommer 2014 waren es Siebnen und Walenstadt, ab 2015 wieder Bad Ragaz und in einer nächsten Phase folgen noch Unterterzen und Flums. Damit kann der Kanton St. Gallen auf die Verlängerung der S2 an Wochenenden bis Unterterzen verzichten. Sollte der IC Pfäffikon SZ bedienen, dann wird der RE Zürich – Chur wohl ab Ziegelbrücke an allen Stationen bis Chur anhalten. Damit wäre der vom Kanton St. Gallen geplante Halbstundentakt im Regionalverkehr am Walensee Realität.

Integraler Halbstundentakt Ziegelbrücke – Linthal

Der Kanton Glarus hat in der Planungsregion Ostschweiz den integralen Halbstundentakt bis Linthal, inklusive der Sicherstellung des Eckanschlusses in Ziegelbrücke gefordert.



Alte Publikumsanlagen im Bahnhof Nieder- und Oberurnen

Knoten Ziegelbrücke anbinden, dann könnte man auf die Sanierung dieses Bahnhofs gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz verzichten.

Neue Haltestellen im Bezirk Gaster

Die S- Bahn Obersee inklusive Doppelspur Schmerikon – Uznach wird realisiert, Projektstart war am 19. August 2014, der Baubeginn ist ab 2017 und die Inbetriebsetzung ist per Ende 2019 geplant. Im Rahmen des STEP 2030 sind zwei neue Haltestellen vorgesehen, nämlich Uznach Spital und Uznach Linthpark.

Einspurlücke am Walensee bei Mühlehorn

Es besteht weiterhin auch mit FABI kein Projekt das Nadelöhr am Walensee zu schliessen. Nur in Weesen wird ein Güterüberholgleis gebaut. Leider fehlen der Politik und den ÖV- Planern die

Von der Planungsregion Ostschweiz wird der IC Halt in Pfäffikon SZ gefordert. Ein IC Halt in Ziegelbrücke wurde bis anhin von den SBB aus fahrplantechnischen und betrieblichen Gründen abgelehnt. Wie soll das in Pfäffikon SZ möglich sein, wenn es in Ziegelbrücke nicht realisierbar ist? Der Knoten Ziegelbrücke hat alle hochwertigen Fernverkehrszüge (EC, IC, IR) verloren und wird nur noch mit RE und S- Bahnen bedient. Der Kanton Glarus wird in Bezug auf den ÖV ins Abseits gedrängt.

Dazu ist eine Kreuzungsstelle zwischen Schwanden und Linthal erforderlich. Im Rahmen des Projekts ATR Glarnerland wird bis 2016 der Bahnhof Glarus zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut, nach dem Willen des Kantons Glarus. Sollte mit der Einführung des integralen Halbstundentaktes Glarus weiterhin Kreuzungsbahnhof bleiben, dann müsste der frequenzschwächste Bahnhof zwischen Ziegelbrücke und Glarus für den Personenverkehr geschlossen werden. Mit Vorteil würde man dann Nieder- und Oberurnen halbstündlich mit dem Bus an

Sanierung dieses Bahnhofs gemäss dem

Weitsicht und der Mut der Eisenbahnpioniere vom 19. Jahrhundert. Damals hatte man langfristig und zukunftsorientiert die Jahrhundertprojekte in Angriff genommen. Heute liegt der Planungshorizont bestenfalls innerhalb von ein bis zwei Jahrzehnten, koste es was es wolle, ob man es dann langfristig immer noch braucht oder nicht.

Quellenangaben:

Referenzkonzept ZEB und STEP 2025, Stand 08.2014, kurz Referenzkonzept 2025 08/14

Bericht STEP Ausbauschnitt 2030 Planungsregion Ostschweiz

Bulletin des Regierungsrates GL vom 14. Okt. 2014

(Text und Bilder: Hans Schärer, 11.03.2015)

Pro Bahn Ostschweiz zu STEP Ausbauschnitt 2030 und zum Fahrplanwechsel 2015

An der kürzlichen Mitgliederversammlung hat sich Pro Bahn Ostschweiz von Stadtmann Andreas Balg, Arbon und Rolf Geiger von der Regionalplanung St. Gallen-Bodensee über die geplante neue Eisenbahnlinie von St. Gallen nach Arbon informieren lassen. Vorgestellt wurden die Varianten von Roggwil-Berg bzw. Goldach her Arbon anzufahren. Inzwischen wurde in STEP 2030 noch eine dritte Variante ins Spiel gebracht. Danach soll die neue Linie von Roggwil abzweigen und dann in einer grossen Kurve Arbon von Süden her ansteuern. PBOS hat diese Varianten interessiert zur Kenntnis genommen und regt an, alle Varianten eingehend zu prüfen. Auch sollen die Erfahrungen mit dem neuen Schnellbuskonzept zwischen Arbon und St. Gallen in die Überlegungen einfließen.

Pro Bahn Ostschweiz ist gar nicht erfreut über die Aufteilung und Verkleinerung von einzelnen Zonen im Tarifverbund Ostwind. Dies führt zu einer Komplizierung des Systems und einer Verteuerung von Einzelbilletten bei kurzen Fahrstrecken. Dies wird gelegentliche Kunden eher von der Benutzung des öffentlichen Verkehrs abhalten. Abonnementkunden sind zum Glück davon nicht betroffen. In Hinblick auf ein kommendes Ticketsystem Zone – Strecke – Zone wurde eine Chance verpasst, das Zonensystem an jenes anderer Tarifverbunde anzupassen. Die Synchronisierung der Tarifverbunde auch in anderer Hinsicht (z.B. Anschlussbillette) wird eine immer wichtigere Aufgabe.

Der kommende Fahrplanwechsel bringt nicht viele Neuerungen. Umso wichtiger sind die Vorarbeiten für jenen im Dezember 2015, wenn der direkte Schnellzug St. Gallen – Konstanz und der dritte Schnellzug St. Gallen – Zürich eingeführt wird. Die Anschlüsse des Regionalverkehrs an die Fernverkehrszüge in St. Gallen sind im Moment völlig unbefriedigend und müssen auf 2015 dringend verbessert werden.

(Text: B. Eberle, 09.12.2014)

Kanton Glarus: Arbeitseinsatz – von Pro Bahn Mitgliedern umsonst

Vier engagierte Pro Bahn Mitglieder bildeten eine lose Arbeitsgruppe, welche sich mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Glarus befasste. Es wurde sehr viel ehrenamtliche und unentgeltliche Arbeit geleistet. Leider fehlte oft die Unterstützung von politischen Parteien und bei der Bevölkerung im Kanton Glarus ist der öffentliche Verkehr kaum ein relevantes Thema. Das erstaunt allerdings nicht, gibt es doch im Kanton Glarus auf drei Einwohner zwei Motorfahrzeuge, welche auch rege benutzt werden.

Besonders in Glarus Süd, Bilten, Mühlehorn und dem Kerenzerberg ist das Fahrplanangebot suboptimal in Bezug auf die Anschlüsse und Verfügbarkeit in den Knoten Schwanden, Näfels und Ziegelbrücke. So generiert man keine Umsteiger auf den öffentlichen Verkehr.

Von den eingereichten Fahrplanbegehren zum Fahrplan 2015 wurden die meisten abgelehnt. Der Regierungsrat begründet das in seinem Bulletin vom 14. Oktober 2014 wie folgt:

„Die Detailbearbeitung der Begehren zeigte, dass nur wenige von ihnen umgesetzt werden können. Die meisten Anliegen scheitern an fahrplantechnischen, infrastrukturellen und finanziellen Hürden. Der fehlende Eckanschluss in Ziegelbrücke wird ebenso bleiben wie die Stillstandzeiten auf der S25 in Schwanden. Für das Begehren, die direkte Verbindung zwischen Zürich und dem Glarnerland in Schwanden beginnen bzw. enden zu lassen, bedürfte es eines neuen Landsgemeindebeschlusses. Bekanntlich hat der Landrat einen Memorialsantrag, welcher die Einführung eines integralen Halbstundentakts zwischen Ziegelbrücke und Schwanden verlangt, an seiner Sitzung vom 24. September 2014 für nicht erheblich erklärt.“

Der Idee die S6 anstelle der S25 bis Linthal verkehren zu lassen liegt die Tatsache zu Grunde, dass die S6 alle Anschlüsse in Schwanden und Ziegelbrücke herstellt, was bei der S25 nicht der Fall ist. Das Kantonsspital Glarus ist wohl das einzige Kantonsspital in der Schweiz, welches an Sonn- und Feiertagen nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Zudem ist an Wochenenden aus dem

Glarnerland der 07:00 Uhr Fernverkehrsknoten in Zürich HB, seit dem Fahrplanwechsel vom 15. Juni 2014 nicht mehr erreichbar, was einen verdeckten Angebotsabbau zur Kompensation gleich kommt.

Die Arbeitsgruppe sieht keine Möglichkeiten mehr, wie sie wirkungsvoll in die ÖV Politik des Kantons Glarus eingreifen könnte und löst sich deshalb auf. Dessen Mitarbeiter können ihre Ressourcen sicher anderweitig wirkungs- und sinnvoller einsetzen.

Mit einer [PowerPoint Präsentation](#) an der Mitgliederversammlung der Sektion Ostschweiz von 1. November 2014 erklärte Hans Schärer die komplizierte Situation im Kanton Glarus und die Arbeit der Arbeitsgruppe.

Neue Arbeitsgruppe March / Linthgebiet / Walensee /Glarnerland

Die Mitgliederversammlung 2014 von Pro Bahn Sektion Ostschweiz hatte Hans Schärer (alt Präsident Pro Bahn Sektion Ostschweiz) beauftragt eine Arbeitsgruppe für die Region March/ Linthgebiet / Walensee und Glarnerland zu bilden. Die Eckpunkte wären Linthal, Sargans, Rapperswil und Pfäffikon SZ. Hauptthemen sind; Regionalverkehr March - Glarnerland, S- Bahn Obersee (SG) und der Planung (STEEP 2025 /2030 zwischen Pfäffikon SZ und Chur.

(Text: Hans Schärer, 02.11.2014)

SBB - Leerläufe in der March

Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Juni 2014 produzieren die SBB und die SOB viele unproduktive Leistungskilometer, welche die Kundinnen und Kunden mit regelmässigen Tarifierhöhungen mitfinanzieren müssen. Wer bezahlt denn das sonst, etwa der Steuerzahler?

Neu fährt die S2 halbstündlich zwischen Sieben und Ziegelbrücke durch und ist sehr schwach ausgelastet auf diesem Abschnitt, ausser an Wochenenden, wenn sie stündlich bis Unterterzen verlängert wird. Der Grund dafür liegt unter anderem darin, dass sie in Ziegelbrücke keine vernünftigen Anschlüsse hat. Sie kommt nach dem Knoten an und fährt vor dem Knoten ab. Als Ersatz wurde die S27 (Betrieb durch SOB) im Halbstundentakt eingeführt, welche in Ziegelbrücke zu früh abfährt und zu spät ankommt und dadurch alle Anschlüsse verpasst. Hingegen ist sie auf den Knoten Siebnen-Wangen ausgerichtet und nimmt die Anschlüsse der S25 (Zürich HB – Linthal) und des RE (Zürich – Chur) von und nach Zürich ab. Anschliessend fährt sie leer nach Lachen zum Wenden.



Bahnhof Siebnen, rechte Bildseite > Bahnsteigkante ehemaliges Gleis 5 sichtbar

Leider hat das Gleis 1 in Lachen keinen Bahnsteig und somit kann die S27 in Lachen nicht kommerziell genutzt werden. In Siebnen wurde das Gleis 5, erschlossen mit Unterführung und Bahnsteigkante, entfernt und das Gleis 1 an der Hauskante hat keine Fahrleitung mehr. Deshalb kann die S27 nicht in Sieben wenden. Offenbar weiss da bei den SBB die Rechte nicht was die Linke tut. Anders sind die voreiligen Rückbauten der Gleisanlagen in Siebnen –Wangen nicht zu erklären.

(Text + Bild: H.Schärer, 09.08.2014)

Zukunftsweisende Weichenstellungen im Kanton Glarus

Im Rahmen des Projektes ATR Glarnerland hatte die Landsgemeinde 2014 des Kantons Glarus folgende Kredite zur Mitfinanzierung bewilligt:

- 2'190'000 Franken für die Perronerhöhung und die Personenunterführung zum Mittelperron in Glarus
- 842,000 Franken für die Verlängerung der Personenunterführung Richtung Linthdamm.
- 292'000 Franken für die Perronerhöhung in Ennenda
- 367'000 Franken für die Perronerhöhung in Mitlödi
- Hingegen hat die Landsgemeinde einen Kredit von 2'480'000 für den Bau eines Busbahnhofs in Glarus abgelehnt. Der Regierungsrat will nun ein redimensioniertes Projekt aufgleisen, damit die Sanierung des Bahnhofs Glarus inklusive Busbahnhof realisiert werden kann.

Antrag von Pro Bahn unterlegen

Hans Schärer (alt Präsident Pro Bahn Sektion Ostschweiz) beantragte an der Landsgemeinde das ganze Ausbauprojekt zurückzuweisen, zu Gunsten eines Projektes, welches die ganze Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal umfasst. Nach Ansicht von Pro Bahn hätte man die von der Landsgemeinde 2012 beschlossene Wirkungsanalyse (minimaler Deckungsgrad) des Fahrplankonzepts 2014 abwarten sollen. Der Beschluss der Landsgemeinde 2012 lautete:

Nach drei vollen Betriebsjahren ist dem Landrat ein Bericht im Sinne einer Wirkungsanalyse (unter anderem Einhaltung minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie) zu unterbreiten sowie Antrag auf unveränderte Weiterführung oder auf allfällige Anpassungen zu stellen.

Leider hatte die Landsgemeinde den gestellten Rückweisungsantrag abgelehnt, sodass nur zur vollen Stunde in Ziegelbrücke ein Vollknoten entsteht. Zur halben Stunde ist nur ein Knoten mit negativen Anschlussbrüchen möglich, weil kein symmetrischer Fahrplan realisiert werden kann.

Keine Gratis Braunwaldbahn

Die Landsgemeinde hat auch den Memorialsantrag (Volksinitiative) abgelehnt, welche die gratis Benutzung der Braunwaldbahn zum Ziel hatte, da Braunwald nicht mit einer Fahrstrasse erschlossen ist. Die Braunwaldbahn ist aber in den Tarifverbund Ostwind integriert.

Mögliche Konsequenzen für Bahn zwischen Schwanden und Linthal

Der Kanton Glarus hat bis jetzt keine Investitionsprojekte beschlossen zum Ausbau der Infrastruktur der Bahnanlagen zwischen Schwanden und Linthal. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten zum Pumpspeicherwerk Linthal 2015 wird der Güterverkehr zwischen Schwanden und Linthal eingestellt. Zudem ist das Fahrplankonzept 2014 für den südlichen Kantonsteil suboptimal in Bezug auf die Anschlüsse in Ziegelbrücke (S25 /S4 von und nach Sargans) und Schwanden (Bahn/Bus zwischen den Tälern). Zudem muss wegen der fixierten Kreuzungsstelle in Glarus die S25 in beiden Richtungen in Schwanden 8 Minuten warten. Pro Bahn befürchtet, dass diese Umstände dazu führen könnten, dass nach der Wirkungsanalyse die Umstellung der Bahn auf Bus zwischen Schwanden und Linthal zur Debatte steht.



Bahnhof Linthal ist der bereits redimensionierte Endbahnhof.



Bahnhof Netstal, da sieht man die Notperronkante und der erneuerte Gleisübergang. Im Verspätungsfalle muss hier anstelle von Glarus gekreuzt werden.

Bahnhof Nieder- und Oberurnen

Die Publikumsanlagen in Nieder- und Oberurnen entsprechen nicht den Standards, welche es braucht, dass Personen mit Handicap in den Zug einsteigen können. Die SBB stufen diesen Bahnhof als sicher ein und die Publikumsanlagen müssen erst im Jahr 2023 dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechen. Vielleicht steht einmal die Schliessung dieses Bahnhofs zur Diskussion, dann muss man nichts investieren und die resultierende Fahrzeitverkürzung könnte man dazu verwenden, um auch die Eckanschlüsse zur halben Stunde (Glarus/ Sargans/Buchs/Chur) in Ziegelbrücke herzustellen. Nieder- und Oberurnen werden jetzt schon halbstündlich mit dem Bus bedient. Bei einer allfälligen Schliessung des Bahnhofs Nieder- und Oberurnen müssten dann aber zwingend die beiden Dörfer halbstündlich an den Knoten Ziegelbrücke angebunden werden.



Bahnhof Nieder- und Oberurnen, Publikumsanlagen veraltet und Personen mit Handicap können nur sehr erschwert mit fremder Hilfe den Zug besteigen. Der Umbau dieser Publikumsanlagen ist im Rahmen des Projektes ATR Glarnerland nicht vorgesehen.

(Text + Bilder H. Schärer, 15.05.2014)