

ÖV - GL Chronologie

Zusammenfassend einige Facts ohne Anspruch auf Vollständigkeit und ohne Buskonzepte.

2002 Mai 1.	SBB stellen das Projekt GlarnerSprinter im Sitzungszimmer der Baudirektion vor, als Alternative für die wegfallenden IC Züge. Es wurde in Aussicht gestellt, dass der Sprinter stündlich geführt werden kann, wenn der Fernverkehr nach Österreich via St. Gallen St. Margarethen verkehrt anstelle von Sargans. Mit der Einführung des Glarner Sprinters (als Alternative) verzichtete der Kanton Glarus auf die IC Halte in Ziegelbrücke und kämpfte nicht mehr für die IC Halte in Ziegelbrücke.
2004 Dez.	Der GlarnerSprinter wird im Zweistundentakt (Mo –Fr) eingeführt mit den Zwischenhalten in Pfäffikon SZ und Siebnen-Wangen. An den Wochenenden zwei beschleunigte Zugpaare bis Linthal.
2006	Die 4. TE der S- Bahn Zürich wird angedacht. Glarus freut es (Daniel Dürst), dass der Sprinter stündlich verkehren kann und mit dem zusätzlichen Halt in Wädenswil der Kanton Zürich mitfinanziert. Wichtig war nur, dass der Sprinter in der 4. TE der S- Bahn Zürich enthalten war. Man hat sich keine Gedanken darüber gemacht, dass dann die Gefässgrösse des Sprinters nicht mehr ausreicht und schwerere und grössere Kompositionen eingesetzt werden müssen. Man hat offensichtlich die Finanzierungsfrage zu diesem Zeitpunkt unterschätzt und sich täuschen lassen.
2008	Die S2 verkehrt durchgehend halbstündlich bis Ziegelbrücke.
2009 Dez.	Der GlarnerSprinter hält neu auch in Lachen, und wird für den Kanton Glarus günstiger, da der Kostenanteil des Kantons SZ steigt. Das offizielle Glarus begrüsst den zusätzlichen Halt.
2010 Dez.	Die Leerfahrten des GlarnerSprinters an Wochenenden werden neu kommerziell genutzt und damit ein langjähriges Begehren von Pro Bahn erfüllt.
2011 Sept	Das ÖV Konzept Glarus 2014 liegt zur Vernehmlassung auf. Die Vernehmlassung hat ergeben, dass die Variant B (Sprinter bis Linthal) und das Buskonzept voll umgesetzt werden soll.
2011 Dez.	Die abendlichen Takt-Busverbindungen zwischen Schwanden und Linthal werden neu wieder durch den Zug ersetzt. Damit geht ein weiteres langjähriges Begehren von Pro Bahn in Erfüllung.
2012 Mai	Die Landsgemeinde stimmt dem ÖV Konzept zu, nachdem vorher der Landrat das Budget gekürzt hat. Bei den Bussen gibt es ein Zwischending von der Variante voll und light. Die Landsgemeinde erteilt dem RR die Kompetenz zur Umsetzung des Projektes mit den notwendigen Anpassungen. (Keine Mitbestimmung mehr bei der Umsetzung und Projektänderungen)
	Ursprünglich war von den SBB vorgesehenen, den Sprinter mit den neuen 6-teiligen Doppelstockkompositionen (KISS) zu führen. Glarus lehnte diese Richtofferte ab, da dieses Konzept zu teuer war. Als Alternative wird der Sprinter mit drei Einheiten der Doppelstockkompositionen (der ersten Generation) geführt. Zwei Einheiten werden in Ziegelbrücke abgehängt bzw. beigestellt. Nur eine Komposition verkehrt weiter ins Glarnerland. Auch diese ist für das Verkehrsaufkommen innerhalb des Kantons Glarus (mit Ausnahme der HVZ) immer noch grosszügig bemessen und dementsprechend teuer.

	Es wurden auch keine Offerten von Konkurrenzunternehmen eingeholt. Es ist kein Geheimnis, dass die SOB gerne ihre Bahndienstleistungen im Kanton Glarus angeboten hätte.
2012 Mai 14.	Die SBB geben kurz nach der Landsgemeinde eine Pressemitteilung heraus, das die beteiligten Kanton an einem neuen Konzept zwischen Zürich und Chur arbeiten. Betroffen davon ist der IR Zürich – Chur, die Halte Politik der S2, sowie das Konzept der IC und der Regionalverkehr am Walensee. Das an der Landsgemeinde 2012 genehmigte Konzept und einige Aussagen im Memorial sind bereits überholt. Von den geplanten Abweichungen hat man offiziell an der Landsgemeinde nichts erwähnt.
2012 Juli 23.	In der Südostschweiz steht geschrieben, dass der Kanton Glarus und die SBB nicht auf die Wünsche von Pro Bahn Sektion Ostschweiz einsteigen. Der Ausbau des Bahnhofs Netstal zum Kreuzungsbahnhof anstelle von Glarus wurde vom Kanton Glarus und den SBB abgelehnt. Aus früheren Kontakten zu den SBB und dem Kanton Glarus geht hervor, dass beide einander gegenseitig blockieren. Im offiziellen Konzept 2014, welches der Landsgemeinde vorgelegt wurde, ist die Kreuzung in Glarus vorgesehen und die Anschlussbrüche in Ziegelbrücke sind bewusst geplant worden.
2012 Nov. 30.	Die SBB teilt mit, dass die beteiligten Kantone zwischen Zürich und Chur (ZH, SZ, GL, SG und GR) auf ein neues Konzept geeinigt und die entsprechenden Vereinbarungen unterzeichnet haben. Folgende Konsequenzen ergeben sich für den Kanton Glarus: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Glarus verzichtet definitiv auf alle IC Halte in Ziegelbrücke ➤ Glarus verliert alle Fernverkehrszüge nach Basel und weiter nach Deutschland in beiden Richtungen. ➤ Die IR (interegio) werden zu RE (Regionalexpress) zurück gestuft und bedienen zusätzlich noch Siebnen und Walenstadt, fahren dafür in Bad Ragaz durch. <i>Im Memorial war davon die Rede, dass das Fernverkehrsangebot zur vollen Stunde unverändert bestehen bleibt.</i> ➤ Bilten wird von der S2 nicht mehr bedient und verliert alle Direktzüge nach Zürich. <i>Gemäss Memorial blieb ein Halt der S2 pro Stunde bestehen.</i> ➤ Es verkehren zwei Shuttlezüge zwischen Siebnen und Ziegelbrücke pro Stunde ohne Anschlüsse in Ziegelbrücke. <i>Gemäss Memorial war nur ein Shuttlezug vorgesehen mit Anschluss in Ziegelbrücke an den Sprinter nach Linthal. Der im ÖV Konzept vorgesehene Busanschluss von Näfels in Bilten an die S2 fällt dahin.</i> ➤ Der ursprünglich vorgesehene beschleunigte Regionalzug zwischen Ziegelbrücke und Chur wird auf dem Abschnitt Ziegelbrücke – Sargans gestrichen. ➤ Der GlarnerSprinter wird zur S-Bahn und verliert die Werbewirkung

Es muss davon ausgegangen werden, dass ausserhalb der Kantons Grenzen die Fahrpläne und Konzepte stehen und da gibt es nichts mehr zu ändern. Auch für die IC Halte in Ziegelbrücke ist der Zug abgefahren, da die Angebotswerkstatt Zürich – Chur (SBB und Anliegerkantone) die Ausbaus Schritte und das Angebot bis zum Jahr 2025 vereinbart und beschlossen haben. Die Perimeter in Ziegelbrücke sind definitiv beschlossen und gesetzt.

Nur was der Kanton im Glarus im Detail plant wissen wir noch nicht. Mit dem Fahrplan-Entwurf vom BAV, welcher vom 27. Mai – 11. Juni 2011 im Netz aufgeschaltet wird, werden wir Klarheit haben, wie das Glarner ÖV Angebot im Fahrplanjahr 2014 aussehen wird.

Offene Fragen

Muss der Kanton Glarus die S2 weiterhin mitfinanzieren, obschon diese am 15. Juni 2014 keinen Bahnhof mehr auf Glarner Territorium bedient?

Wegen der beschlossenen Budgetkürzung des Landrates kann die Variante voll nicht wie ursprünglich vorgesehen umgesetzt werden. Man spricht von einer Variante voll optimiert. Welche Busleistungen fallen da zum Opfer?

Entgegen dem ursprünglichen Konzept fahren nun beide S2 in Bilten durch und die Shuttlezüge haben in Ziegelbrücke keine Anschlüsse nach Linthal und Sargans. Ebenfalls entfällt der geplante Busanschluss der S2 in Bilten an den Bus Glarner Unterland. Wie wird Bilten an das übrige Glarnerland angeschlossen?

Empfehlung

Falls der Eckanschluss in Ziegelbrücke nicht hergestellt wird und in Glarus gekreuzt werden muss, dann gibt es nur eine sinnvolle Entscheidung für den Kanton Glarus.

- Man fährt wie bis anhin mit dem Regio von Rapperswil bis Linthal. Dann sind alle Anschlüsse zur vollen Stunde gesichert.
- Den Sprinter (neu S-Bahn) mit den Doppelstockkompositionen lässt man in Ziegelbrücke auf den Gegenzug wenden. Zwischen Ziegelbrücke und Schwanden lässt man ein leichten einstöckigen Zug (GTW eventuell Domino) fahren. Da lassen sich Kosten gegenüber der Sprinterlösung einsparen.
- Die eingesparten Mittel kann man für die Buslinien einsetzen und die Betriebszeiten am Kerenzerberg verlängern. Im Gross- und Kleintal kann man mehr Busse zur Verdichtung zum Halbstundentakt fahren lassen im Anschluss an den Zug, welcher in Schwanden wendet.
- Zudem könnte man das Bahnersatzangebot für Mühlehorn weiter ausbauen.

Tarifverbund Ostwind

Zum Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 wird das Gebiet des Kantons Glarus in den Tarifverbund Ostwind integriert.