



Pro Bahn Schweiz

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

Sektion Ostschweiz

März 2016



Attraktive Bahnverbindungen

Von Ziegelbrücke bis Linthal

Gute Anschlüsse nach allen Richtungen

Ein attraktives und nachhaltiges Bahn-Angebot als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zwischen Ziegelbrücke und Linthal wird beschrieben. Basierend auf der halbstündlichen Bedienung der Züge der Hauptstrecke Zürich – Chur können Züge von Ziegelbrücke im Halbstundentakt bis Linthal verkehren.

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)

Um die Attraktivität zu erhalten und zum Teil wesentlich zu verbessern sind die Gemeinden im Kanton Glarus auf gute Bahnverbindungen angewiesen.

Der im Juni 2014 in Kraft getretene Fahrplan der Bahn hat einige bedeutende Verbesserungen gebracht, wie einen annähernden Halbstundentakt bis Schwanden und direkte Züge zwischen Zürich und Linthal. Für Glarus Süd wurde der Fahrplan durch die regelmässigen Aufenthaltszeiten von 8 Minuten in Schwanden jedoch wesentlich unattraktiver. Zudem sind die langen Wartezeiten für Anschlüsse in Schwanden in Richtung Elm, sowie in Ziegelbrücke mit der Richtung Walensee – Sargans, einem attraktiven öV sehr abträglich.

Ziegelbrücke als Knotenpunkt für Glarus mit den Richtungen Thalwil – Zürich, Sargans – Chur, Uznach – Rapperswil hätte ein Potential für sehr gute Verkehrsbeziehungen. Das Potential wird aber zur Zeit fahrplanmässig nicht optimal umgesetzt. Verbesserungen für die optimale Nutzung dieses Potentials sind dringend notwendig.

Im Rahmen der Pro Bahn (Pro Bahn Sektion Ostschweiz) ist ein Rahmenkonzept ausgearbeitet worden für die Realisierung eines Bahnangebotes mit schlanken Verbindungen. Es basiert auf einem exakten Basis-Halbstundentakt. Dabei war zu berücksichtigen, dass die Bahnlinie Ziegelbrücke – Linthal einspurig ist und Zugkreuzungsmöglichkeiten beschränkt sind, ungünstig liegen (zur Zeit nur Glarus und Schwanden) oder heute fehlen (Luchsingen). Als Folge der topographischen und teilweise historisch bedingten Gegebenheiten sind wesentlich kürzeren Fahrzeiten der Züge ab Glarus enge Grenzen gesetzt. Auf der Hauptlinie Zürich-Chur sind die Fahrplanzeiten der Züge auf den Hauptnetzknotten Zürich ausgerichtet. Zudem folgen sich die Züge auf mehreren Abschnitten in dichter Reihenfolge. Grössere Fahrplananpassungen dieser Züge sind kaum möglich.

Ein optimaler zukunftsweisender Taktfahrplan kann nur mit Umsetzung einiger wesentlicher Forderungen realisiert werden:

- Wiedereinbau einer Kreuzungsstelle für Züge im Raum Luchsingen
- Geringfügige aber wichtige Anpassung der Haltezeiten der Züge der Fernverkehrslinie Zürich – Chur in Ziegelbrücke auf möglichst genaue 30 Minuten Intervalle (z.B. zur exakten vollen und halben Stunde, speziell die Anpassung die Fahrlage der heutigen S25).

Mit der Erfüllung dieser Bedingungen kann die lange Wartezeit von 8 Minuten in Schwanden auf 1-2 Minuten reduziert und der Eckanschluss mit der Richtung Sargans in Ziegelbrücke realisiert werden.

2. Das Angebot

2.1 Annahmen / Voraussetzungen:

- Die RE / IR halten in Ziegelbrücke zu den nominellen Zeiten xx.00 und xx.30.
- IC Zürich – Chur – Zürich halten in Zukunft zu ausgewählten Tageszeiten in Ziegelbrücke um die nominellen Zeiten xx.15 und xx.45.

2.2 Ziel-Angebot

1. Halbstündliche Züge Ziegelbrücke – Linthal und Linthal – Ziegelbrücke für :
 - Stündlich eine rasche Verbindung Zürich HB – Linthal – Zürich HB (Fahrzeit Zürich – Ziegelbrücke 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') in der Nähe von bestehenden Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten wird nicht ausgeschlossen (Infrastruktur Anpassungen wahrscheinlich erforderlich).

3. Fahrplan

3.1. Grundtakt-Fahrplan : Fahrplanbeispiele

		Halbstunden Takt		IC Anschluss-Züge
		Zug A	Zug B	Zug C
Ziegelbrücke	ab	10.03	10.33	10.18
Näfels-Mollis		10.08	10.38	10.23
Glarus	an	10.15	10.45	10.29
Glarus	ab	10.16	10.46	10.30
Schwanden	an	10.24	10.54	10.36
Schwanden	ab	10.25	10.55	10.38
Luchsingen-Hätz		10.30	11.00	10.43
Linthal-BrB		10.38	11.08	10.49
Linthal	an	10.40	11.10	10.51
Linthal	ab	11.20	11.50	11.10
Linthal-BrB		11.22	11.52	11.12
Luchsingen-Hätz		11.30	12.00	11.16
Schwanden	an	11.36	12.06	11.23
Schwanden	ab	10.37	12.07	10.24
Glarus	an	11.44	12.14	11.30
Glarus	ab	10.45	12.15	10.31
Näfels-Mollis		11.53	12.23	11.38
Ziegelbrücke	an	11.57	12.27	11.42

Züge A und B: Halte an allen Zwischenstationen. Kreuzungen in Glarus und Luchsingen.
Zug C: reduzierte Zwischenhalte, zusätzliche Kreuzungen in Näfels.

3.2. Mögliche Umsetzungsvarianten

Aufbauend auf dem Ziel-Angebot und dem Grundtakt-Fahrplan sind verschiedene Realisierungs-Varianten möglich (ggf. mit gewissen Abstrichen am Ziel-Angebot):

1. Ein Inselbetrieb zwischen Ziegelbrücke und Linthal mit guten Anschlüssen in Ziegelbrücke in alle 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. Einlegung von bedarfs-orientieren zusätzlichen Zügen für Anschlüsse an IC Züge zu Pendlerzeiten und für den Tourismus zu um 15 Minuten verschobenen Zeiten im Grundtakt.
4. Bei einem generellen Halt der IC Zürich – Chur und Chur – Zürich in Ziegelbrücke kann der Grundtakt-Fahrplan ebenfalls angewendet werden (zeitlich in seiner Gesamtheit um 15 Minuten verschoben)
5. Einlegung von einigen bedarfsorientierten Expressverbindungen (Linthal -) Schwanden – Glarus – 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.

3.4 Busanschlüsse

Schlanke Anschlüsse an die regionalen Buslinien (zB in Schwanden, Glarus, Näfels etc) sind ein dringendes Gebot.

4. Realisierungsetappen

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

- **Sofortmassnahme:** Einbau der Kreuzungsstelle in Glarus- Süd (Raum Leuggelbach – Luchsingen).
- **Anpassung der Knotenzeiten in Ziegelbrücke** auf exakten 30 Minutentakt.
- **Weitere Etappe:** Einbau von Kreuzungsmöglichkeiten in Glarus-Nord.

5. Fahrzeugeinsatz

Für eine wirtschaftlich tragbare Lösung sollen die optimal für dieses Angebot geeigneten Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

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

Für eine erfolgreiche Förderung der Bahnbenützung sind Partnerschaftliche Begleitmassnahmen in Erwägung zu ziehen, welche in Zusammenarbeit zwischen dem Bahnbetreiber und lokalen Organisationen (z.B. Gemeinden, lokalem Gewerbe oder Mitarbeit von instruierten Freiwilligen) die Attraktivität der Bahnbenützung und damit die Zahl der Reisenden wesentlich steigern können.

8. Schlussbemerkungen

Vom Kanton Glarus wird der integrale Halbstundentakt Ziegelbrücke – Linthal gefordert. Dies ist in der Angebotsplanung STEP 2030 dokumentiert, und wurde vom Glarner Regierungsrat an seiner Sitzung vo 29. September 2015 bestätigt. Das vorliegende Dokument beschreibt einen Fahrplan für einen exakten durchgehenden Halbstundentakt (Grundtakt-Fahrplan) zwischen Ziegelbrücke und Linthal. Es wird hervorgehoben, dass allfälligen Abweichungen vom Grundtakt sehr enge Grenzen gesetzt sind.

Pro Bahn schägt vor, die erforderlichen Schritte rasch einzuleiten.

*Erarbeitet und veröffentlicht von Pro Bahn Sektion Ostschweiz, 12 März 2016
(Hans-Karl Pfyffer, Dipl. Ing. und Paul Stopper, Dipl. Ing.)*