

§ 6 Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – Glarner Sprinter stündlich (jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Mio. Fr.)

Die Vorlage im Überblick

Für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs (öV) wird ab 2014 ein jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken beantragt. Der um rund 1 Millionen Franken erhöhte Kredit ermöglicht einen Angebotsausbau bei Bahn und Bus.

Kernstücke der Erweiterung des Bahnangebotes sind die Verdichtung des GlarnerSprinters auf einen Stundentakt und dessen Verlängerung über Schwanden hinaus nach Linthal. Zusammen mit der Regio-Verbindung Schwanden–Rapperswil wird zwischen Ziegelbrücke und Schwanden bis etwa 20 Uhr ein annähernder Halbstundentakt erreicht (Bahnszenario B).

Dieses halbstündliche Angebot schafft auch für das Busangebot bessere Voraussetzungen. Die Variante «Voll» (grundsätzlich Stundentakt, Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten) vermehrt das Angebot und verbessert die Anschlussqualität erheblich. Auf Basis eines einheitlichen Takts werden alle Linien systematisch geführt.

Auf den oft gewünschten IC-(InterCity)Halt in Ziegelbrücke muss verzichtet werden.

Auf einen Halt des GlarnerSprinters in Bilten ist zu verzichten, weil sich sonst schlechtere Anschlüsse in Ziegelbrücke und Glarus sowie jährliche Mehrkosten von 693000 Franken ergäben. Eine Shuttle-Verbindung zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen mit Halt an allen Stationen macht die Nachteile des wegfallenden Halbstundentakts der S2 zwar nicht wett, doch ermöglicht sie weiterhin eine halbstündliche Verbindung nach Zürich, wenn auch zum Teil mit Umsteigen in Siebnen-Wangen.

Beibehaltung der Verbindung Schwändi–Glarus samt Angebotserweiterung ist wegen den eher schwachen Frequenzen nicht sinnvoll, doch gibt der lückenlose Stundentakt mit schlanken Bahnanschlüssen in Schwanden adäquaten Ersatz und der Rahmenkredit dem Regierungsrat Handlungsspielraum.

Die Einzelheiten des öV-Angebots ab 2014 werden nach der Landsgemeinde durch den Regierungsrat bestimmt. Für die Zeit zwischen Dezember 2013 (Inbetriebnahme S-Bahn St.Gallen) bis zum Fahrplanwechsel im Sommer 2014 wird ein Übergangsangebot bereitgestellt, das insbesondere für die Verbindung von Mühlehorn zum übrigen Glarnerland zweckmässige Lösungen enthält.

Der Landrat diskutierte kontrovers. Einerseits wurden Ausbauwünsche geäussert (Halt in Bilten, Busverbindung Schwändi–Glarus), andererseits die Busvariante «Light» vorgeschlagen.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, ab 2014 das Bahnangebot Szenario B und eine optimierte Busvariante «Voll» zu realisieren und dafür einen jährlichen Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken zu gewähren.

1. Ausgangslage

1.1. Angebot GlarnerSprinter

Der Landrat stimmte 2003 dem Bahnprojekt «GlarnerSprinter», dem Halbstundentakt von Ziegelbrücke bis Schwanden mit Taktlücken sowie den damit zusammenhängenden Anpassungen der Buskonzepte zu. Seit Ende 2004 etablierte sich der GlarnerSprinter als Erfolgsprodukt des öV. Er verkehrt von Montag bis Freitag alle zwei Stunden, d.h. je siebenmal zwischen Zürich und Schwanden und umgekehrt – an den Wochenenden je zweimal zwischen Zürich und Linthal und zurück.

1.2. Richtplan Sachbereich Verkehr

Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf Kantonsgebiet bilden das Mobilitätskonzept 2006 und der darauf abgestimmte Richtplan «Sachbereich Verkehr». Der Richtplan behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. Es geht nicht nur um Infrastrukturprojekte, sondern auch um den Betrieb bestehender Anlagen und Systeme. ÖV, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr werden gleichwertig behandelt. Sie können nicht aufgeteilt werden, da die öffentlichen Strassen von allen Verkehrsträgern genutzt werden. Die Grundlagen zur Verbesserung und Erweiterung des Angebots sind im Richtplan formuliert: zwölf Massnahmen für die Mobilität aus öV, Strasseninfrastruktur, Langsamverkehr und Organisatorisches bilden die Ziele. Die Richtungsweisenden Festlegungen sind:

Öffentliches Verkehrsangebot

- Der öV wird weiterhin gefördert. Ziel ist, längerfristig einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr mit dem öV abzuwickeln. Im Rahmen der vorgesehenen Richtplanmassnahmen wird mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen innert zehn Jahren gerechnet.
- Kanton und Gemeinden achten bei Planung und Realisierung von neuen öffentlichen Bauten und Anlagen auf eine gute Erschliessung mit dem öV.

Bahnlinie von Ziegelbrücke bis Linthal bleibt Rückgrat des öV

- Das Bahnangebot wird gezielt verbessert; das Konzept «GlarnerSprinter» wird erweitert und sobald als möglich auf einen Stundentakt ausgebaut.
- Das Zugsangebot des GlarnerSprinters wird ergänzt durch Regionalzüge. Ziel ist ein integraler Halbstundentakt mit schlanken Anschlüssen in Ziegelbrücke.

Kontinuierliche Optimierung Bus-System

- Das Busangebot wird gezielt ausgebaut; Ziel ist ein Angebot mit Anschlüssen an alle Züge, sofern die Nachfrage besteht.

Massvoller Ausbau des öV in Randstunden und an Wochenenden

- Das öV-Angebot an Wochenenden und in den Randstunden wird entsprechend den Bedürfnissen punktuell ausgebaut.
- Für Rand- und Nachtstunden stehen auch private Taxi-Anbieter zur Verfügung.

1.3. Memorialsanträge an der Landsgemeinde 2011

Der Memorialsantrag «Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz» wollte mit der Einführung des Halbstundentakts eine Massnahme des Kantonalen Richtplans – Sachbereich Verkehr vorweg nehmen und im Gesetz festschreiben. Der Antrag wurde wie der Memorialsantrag «Schaffung eines Fonds für Investitionen im öffentlichen Verkehr» abgelehnt.

2. öV-Konzept 2014

2.1. Allgemeines

2.1.1. Mittelfristige Angebotsplanung ab Fahrplan Sommer 2014

Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden. – Die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich und die damit verbundene Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich HB–Oerlikon ermöglichen die stündliche Führung des GlarnerSprinters. Zusammen mit der bisherigen Regio-Verbindung Rapperswil–Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden–Linthal kann zwischen Ziegelbrücke und Schwanden ein Halbstundentakt angeboten werden.

Schwanden–Linthal. – Die Bahninfrastruktur lässt einen Halbstundentakt auf der Schiene ohne bauliche Massnahmen (Kreuzungsstelle z.B. in Luchsingen) nicht zu; ein Halbstundentakt ist nur alternierend Bahn/Strasse (Bus) möglich.

Schwanden–Elm und Schwanden–Schwändi bzw. Sool sowie Mühlehorn–Obstalden–Filzbach–Näfels–Mollis. – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.

Mühlehorn–Ziegelbrücke. – Der Einspurabschnitt Mühlehorn–Tiefenwinkel schränkt den Fahrplan Ziegelbrücke–Sargans einschneidend ein. Neben dem Fernverkehr (IC- und Interregio[IR]-Verbindungen, Eurocity[EC]-Verbindungen nach Österreich) nutzen auch Güter- und Regionalzüge das einzige Gleis. Dies verunmöglicht zwischen Ziegelbrücke und Sargans halbstündlich Regionalzüge an allen Stationen halten zu lassen. Für Mühlehorn kann weiterhin nur eine stündliche Verbindung nach Ziegelbrücke bzw. nach Sargans angeboten werden. Nach Glarus ist der Weg über den Kerenzerberg zu wählen, da der Eckanschluss in Ziegelbrücke nicht möglich ist.

Bilten–Ziegelbrücke. – Auf diesem Abschnitt besteht der Halbstundentakt auf der Schiene mit der S2, in Ziegelbrücke gibt es aber meist keine Anschlüsse. Bilten ist zudem stündlich über eine Busverbindung nach Ziegelbrücke bzw. mit Umsteigen in Niederurnen nach Näfels–Mollis verbunden. Für den Fahrplan 2014 ist eine neue Lösung zu finden, da die S2-Verbindungen nur noch stündlich und in leicht geänderter Fahrlage angeboten werden.

2.1.2. Randbedingungen

Randbedingungen sind Massnahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich am linken Zürichseeufer und der S-Bahn St.Gallen (Einführung auf Dezember 2013), die fahrplantechnischen Fixpunkte der stündlichen IR-Verbindungen zwischen Zürich und Chur, des GlarnerSprinters zwischen Zürich und Schwanden/Linthal sowie der Regio-Verbindungen zwischen Rapperswil und Ziegelbrücke und zwischen Ziegelbrücke und Linthal.

Der stündliche GlarnerSprinter mit Halt und Kreuzung in Ziegelbrücke zur Minute 30 ermöglicht ab Sommer 2014 für das Glarnerland halbstündliche Schnellverbindungen vom Glarnerland nach Zürich.

Der Regionalzug Sargans–Ziegelbrücke wendet wie bisher in Ziegelbrücke zur Minute 00; ab Dezember 2013 wird er beschleunigt (Zwischenhalte nur noch in Unterterzen, Walenstadt und Flums); er hält in Mühlehorn nicht mehr.

Ein neuer Regionalzug (S4) Sargans–Ziegelbrücke–Uznach–St. Gallen mit Halt und Kreuzung in Ziegelbrücke zur Minute 30 ermöglicht ab Dezember 2013 für das Glarnerland halbstündliche Regionalzugsverbindungen ab Ziegelbrücke Richtung Sargans und Uznach. Er hält unter anderem in Mühlehorn, das damit neu zur halben Stunde an den Knoten Ziegelbrücke angebunden wird. Der Eckanschluss in Ziegelbrücke von der S4 Walensee ins Glarnerland und umgekehrt ist nicht möglich, weshalb das Anbinden von Mühlehorn über den Kerenzerberg nach Näfels-Mollis erfolgen muss.

Die S2 Zürich–Ziegelbrücke wird ab Sommer 2014 nur noch stündlich in Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten halten können. Als Ersatzangebot für die wegfallende S2 ist ein Bahnshuttle oder ein Bus, welcher in Siebnen-Wangen die S2 abnimmt und alle Unterwegsstationen bedient, in Prüfung. Der Kantonsrat Schwyz genehmigte am 23. November 2011 ein Kreditbegehren mit dem Ziel, einen Bahnshuttlebetrieb von Siebnen-Wangen nach Ziegelbrücke per Fahrplanwechsel Sommer 2014 als kurzfristige Massnahme bis etwa 2025 anzubieten. Zudem werden bei der Busplanung in der Linthebene die Schnittstellen zwischen den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Glarus geprüft (Reichenburg–Bilten–Schänis–Ziegelbrücke/Näfels). – Die Gemeinden der Obermarch bevorzugen den Bahnshuttle. Ein Ersatzangebot mit Bus bis Ziegelbrücke/Näfels müsste ins Gesamtkonzept integriert werden.

Für die Zeit zwischen Dezember 2013 (Umsetzung S-Bahn St. Gallen) bis zum ausserordentlichen Fahrplanwechsel im Juni 2014 ist insbesondere für die Verbindungen zwischen Mühlehorn und dem Glarnerland ein Übergangsangebot bereitzustellen.

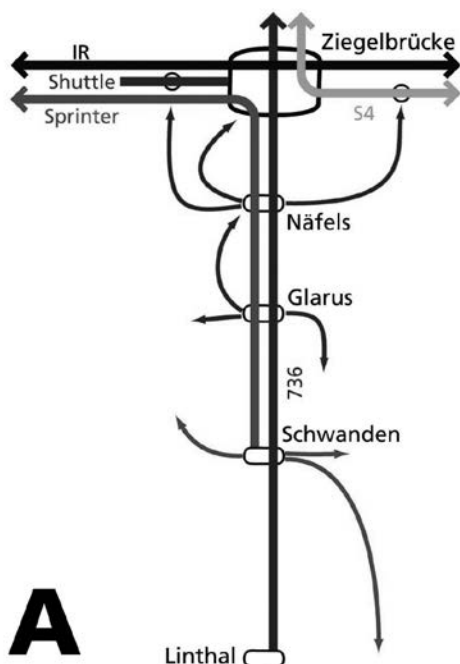
2.1.3. Ziele

Ausgehend vom Richtplan werden für das Angebotskonzept folgende Ziele formuliert:

- mindestens die Hälfte der Bevölkerung halbstündlich an den öV anbinden;
- integrales Taktsystem (symmetrische, exakt 30 oder 60 Minuten versetzte Fahrlagen) wenn möglich bei Bahn und Bus;
- Bahn – als Rückgrat des öV – auf der Hauptachse Ziegelbrücke–Schwanden auf den Halbstundentakt ausgebaut;
- stündlich möglichst umsteigefreie Verbindungen vom Glarnerland in den Wirtschaftsraum Zürich: im Glarnerland Halt an allen Stationen, ab/bis Ziegelbrücke beschleunigt;
- Buskonzepte Glarus Nord, Glarus, Glarus Süd funktionieren als Feinverteiler zur Bahn;
- an den wichtigen Bahnhöfen Ziegelbrücke, Näfels-Mollis, Glarus und Schwanden Verknüpfung mit dem Busnetz sichergestellt;
- Kantonsspital, Kantonsschule und Lintharena Näfels möglichst halbstündlich ans Bahnnetz angebunden;
- Tourismusschwerpunkte Braunwald, Elm und Kerenzerberg mindestens stündlich an den öV angebunden und möglichst auf den GlarnerSprinter ausgerichtet; für das Klöntal angepasste Lösung ausgearbeitet;
- in weniger dicht besiedelten Gebieten abseits des Bahneinzugsgebiets angemessene Grundversorgung sichergestellt; mindestens Stundentakt anzustreben, sofern Nachfrage vorhanden; in Randstunden und Wochenenden Betriebsmodelle wie Rufbus, Taxi usw. denkbar.

2.2. Angebot Bahn

2.2.1. Szenario A



- GlarnerSprinter Zürich–Schwanden im 60-Minuten-Takt mit Halt in Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen, Siebnen-Wangen; von Ziegelbrücke bis Schwanden an allen Stationen
- Regio-Verbindung Rapperswil–Linthal im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen
- Bahnshuttle Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen

Mengengerüst GlarnerSprinter

Montag bis Freitag	ab Schwanden	05:08 – 19:08 / 20:08 nur bis Ziegelbrücke
	ab Zürich	06:43 – 18:43 / 19:43 und 20:43 nur bis Ziegelbrücke
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	06:08 – 19:08 / 20:08 nur bis Ziegelbrücke
	ab Zürich	06:43 – 18:43 / 19:43 und 20:43 nur bis Ziegelbrücke

Mengengerüst Regio

Montag bis Freitag	ab Rapperswil	05:33 – 22:33 / 23:33 bis Schwanden
	ab Linthal	05:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Samstag	ab Rapperswil	06:33 – 22:33 / 23:33 bis Schwanden
	ab Linthal	05:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Sonntag	ab Rapperswil	06:33 – 22:33 / 23:33 bis Schwanden
	ab Linthal	06:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke

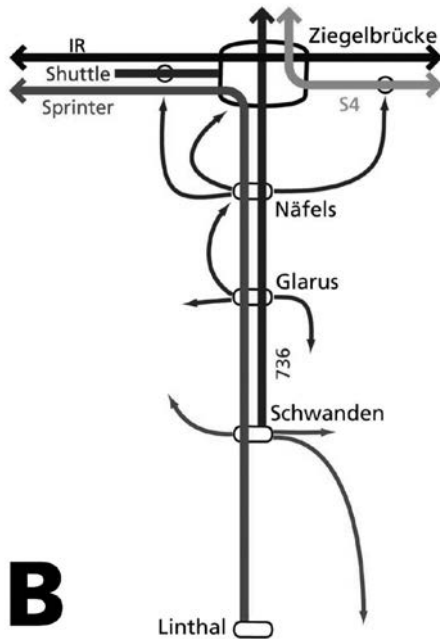
Mengengerüst Bahnshuttle

Montag bis Sonntag	ab Ziegelbrücke	06:36 – 23:36
	ab Siebnen-Wangen	06:10 – 23:10

Auswirkungen

- + annähernder Halbstundentakt Ziegelbrücke–Schwanden bis etwa 20 Uhr
- + stündlich direkte Verbindungen von/nach Zürich ab allen Stationen zwischen Ziegelbrücke und Schwanden
- für Mühlehorn keine schlanke Anschlussverbindung ins Glarnerland via Ziegelbrücke – Lösungen mit Bus über den Kerenzerberg
- + optimale Anschluss-Situation in Glarus für den Ortsbus

2.2.2. Szenario B

**B**

- GlarnerSprinter Zürich–Linthal im 60-Minuten-Takt mit Halt in Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen, Siebnen-Wangen; von Ziegelbrücke bis Linthal an allen Stationen
- Regio-Verbindung Rapperswil–Schwanden im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen
- Bahnshuttle Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen

Mengengerüst GlarnerSprinter

Montag bis Freitag	ab Linthal ab Zürich	04:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke 06:43 – 17:43 / 18:43 bis Schwanden / 19:43 und evtl. 20:43 bis Ziegelbrücke
Samstag / Sonntag	ab Linthal ab Zürich	05:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke 06:43 – 17:43 / 18:43 bis Schwanden / 19:43 und evtl. 20:43 bis Ziegelbrücke

Mengengerüst Regio

Montag bis Freitag	ab Rapperswil ab Schwanden	05:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden 05:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Samstag	ab Rapperswil ab Schwanden	06:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden 05:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Sonntag	ab Rapperswil ab Schwanden	06:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden 06:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke

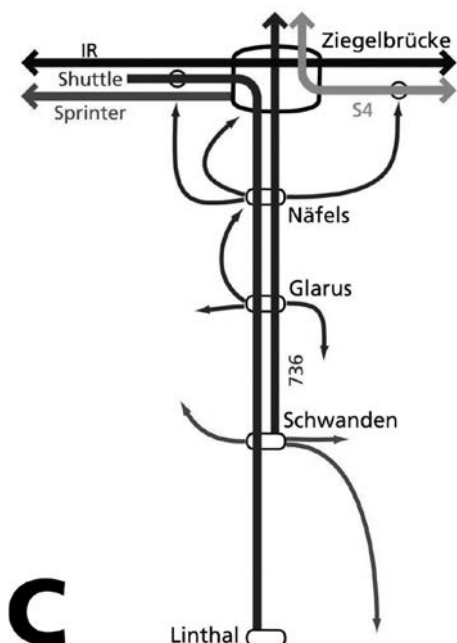
Mengengerüst Bahnshuttle

Montag bis Sonntag	ab Ziegelbrücke ab Siebnen-Wangen	06:36 – 23:36 06:10 – 23:10
--------------------	--------------------------------------	--------------------------------

Auswirkungen

- + annähernder Halbstundentakt Ziegelbrücke–Schwanden bis etwa 20 Uhr
- + stündlich direkte Verbindungen von/nach Zürich ab allen Stationen zwischen Ziegelbrücke und Linthal
- Glarus Süd (ausser Mitlödi und Schwanden) während Betriebszeiten GlarnerSprinter nicht mehr direkt nach Uznach/Rapperswil verbunden
- für Mühlehorn keine schlanke Anschlussverbindung ins Glarnerland via Ziegelbrücke – Lösungen mit Bus über den Kerenzberg
- + optimale Anschluss-Situation in Glarus für den Ortsbus

2.2.3. Szenario C



- GlarnerSprinter Zürich-Ziegelbrücke im 60-Minuten-Takt mit Halt in Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen, Siebnen-Wangen
- Regio-Verbindung Rapperswil-Schwanden im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen
- Bahnshuttle Siebnen-Wangen-Linthal im 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Stationen

Mengengerüst GlarnerSprinter

Montag bis Sonntag	ab Ziegelbrücke	05:34 – 19:34
	ab Zürich	06:43 – 19:43 und evtl. 20:43

Mengengerüst Regio

Montag bis Freitag	ab Ziegelbrücke	05:05 / ab Rapperswil 05:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden
	ab Schwanden	05:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke
Samstag / Sonntag	ab Ziegelbrücke	06:05 / ab Rapperswil 06:33 – 17:33 / 18:33 – 22:33 bis Linthal / 23:33 bis Schwanden
	ab Schwanden	06:32 – 19:32 / ab Linthal 20:12 – 22:12 / 23:12 und 00:12 bis Ziegelbrücke

Mengengerüst Bahnshuttle

Montag bis Freitag	ab Linthal	04:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke
	ab Siebnen-Wangen	06:10 – 18:10 / 19:10 bis Schwanden / 20:10 – 23:10 bis Ziegelbrücke
Samstag / Sonntag	ab Ziegelbrücke	04:30 – 05:30 bis Siebnen-Wangen
	ab Linthal	05:43 – 18:43 / 19:43 bis Ziegelbrücke
	ab Siebnen-Wangen	06:10 – 18:10 / 19:10 bis Schwanden / 20:10 – 23:10 bis Ziegelbrücke
	ab Ziegelbrücke	05:30 bis Siebnen-Wangen

Auswirkungen

- + annähernder Halbstundentakt Ziegelbrücke-Schwanden bis etwa 20 Uhr
- keine direkten Verbindungen von/nach Zürich aus dem ganzen Glarnerland
- Glarus Süd (ausser Mitlödi und Schwanden) während Betriebszeiten Bahnshuttle nicht mehr direkt mit Uznach-Rapperswil verbunden
- für Mühlehorn keine schlanke Anschlussverbindung ins Glarnerland via Ziegelbrücke – Lösungen mit Bus über den Kerenzerberg
- + optimale Anschluss-Situation in Glarus für den Ortsbus

2.3. Angebot Bus

Es stehen in allen drei Gemeinden je eine Variante Voll und eine Variante Light zur Diskussion.

2.3.1. Angebotsvarianten in Glarus Nord

2.3.1.1. Variante Voll Glarus Nord

Buslinie 511 Ziegelbrücke–Näfels-Mollis–Obstalden–Mühlehorn

Buslinie 512 Bilten–Näfels-Mollis

Buslinie 513 Ziegelbrücke–Bilten

Buslinie 514 Näfels-Mollis–Mollis Vorderdorf

Buslinie 501 Näfels-Mollis–Glarus (betriebliche Verknüpfung)

Mengengerüst Buslinie 511 Ziegelbrücke–Mühlehorn

Montag bis Freitag	ab Ziegelbrücke	06:34 – 19:34
	ab Mühlehorn	06:38 – 19:38
Samstag / Sonntag	ab Ziegelbrücke	07:34 – 18:34
	ab Mühlehorn	07:38 – 18:38

Mengengerüst Buslinie 512 Bilten–Näfels-Mollis

Montag bis Freitag	ab Bilten	06:15 – 19:15
	ab Näfels-Mollis	06:27 – 19:27
Samstag / Sonntag	ab Bilten	07:15 – 18:15
	ab Näfels-Mollis	07:27 – 18:27

Mengengerüst Buslinie 513 Ziegelbrücke–Bilten

Montag bis Freitag	ab Ziegelbrücke	06:05 – 20:05
	ab Bilten	05:45 – 19:45
Samstag / Sonntag	ab Ziegelbrücke	07:05 – 20:05
	ab Bilten	06:45 – 19:45

Mengengerüst Buslinie 514 Näfels-Mollis–Mollis Vorderdorf

Montag bis Freitag	ab Näfels-Mollis	06:13 – 19:13
	ab Mollis Vorderdorf	06:17 – 19:17
Samstag / Sonntag	ab Näfels-Mollis	07:13 – 18:13
	ab Mollis Vorderdorf	07:17 – 18:17

Auswirkungen

- + auf dem Kerenzerberg lückenloser Stundentakt mit systematischen Anschlüssen in Mühlehorn und in Näfels-Mollis
- + Stundentakt auf den Linien Ziegelbrücke–Näfels-Mollis und Bilten–Näfels-Mollis sowie Ziegelbrücke–Bilten ergibt im Korridor Näfels-Mollis–Niederurnen/Ziegelbrücke–Bilten einen Halbstundentakt
- + stündliche Verbindung Näfels-Mollis–Glarus via Netstal und Riedern
- + Einkaufszentrum Krumm Näfels stündlich an Näfels-Mollis und Glarus angeschlossen – mit Option auf zwei Anbindungen pro Stunde

2.3.1.2. Variante Light Glarus Nord

Buslinie 511 Ziegelbrücke–Näfels-Mollis–Obstalden–Mühlehorn

Buslinie 512 Ziegelbrücke–Bilten(–Schänis–Ziegelbrücke)

Buslinie 514 Näfels Krumm–Näfels-Mollis–Mollis Vorderdorf

Mengengerüst Buslinie 511 Ziegelbrücke–Mühlehorn

Montag bis Freitag	ab Ziegelbrücke	06:34 – 19:34
	ab Mühlehorn	06:38 – 19:38
Samstag / Sonntag	ab Ziegelbrücke	07:34 – 18:34
	ab Mühlehorn	07:38 – 18:38

Mengengerüst Buslinie 512 Ziegelbrücke–Bilten

Montag bis Freitag	ab Ziegelbrücke	06:05 – 20:05
	ab Bilten	05:45 – 19:45
Samstag / Sonntag	ab Ziegelbrücke	07:05 – 20:05
	ab Bilten	06:45 – 19:45

Mengengerüst Buslinie 514 Näfels Krumm–Mollis Vorderdorf

Montag bis Freitag	ab Näfels Krumm	06:07 – 19:42
	ab Mollis Vorderdorf	06:17 – 19:49
Samstag	ab Näfels Krumm	07:07 – 17:42
	ab Mollis Vorderdorf	07:17 – 17:49
Sonntag	kein Betrieb	

Auswirkungen

- + auf dem Kerenzerberg lückenloser Stundentakt mit systematischen Anschlüssen in Mühlehorn und in Näfels-Mollis
- ± Stundentakt auf den Linien Ziegelbrücke–Näfels-Mollis und Ziegelbrücke–Bilten ergibt nur auf dem Abschnitt Niederurnen–Ziegelbrücke einen Halbstundentakt
- keine Busverbindung zwischen Näfels-Mollis und Netstal
- + Einkaufszentrum Krumm Näfels mit separater Buslinie im Halbstundentakt an Näfels-Mollis angebunden

2.3.2. Angebotsvarianten in Glarus**2.3.2.1. Variante Voll Glarus**

Buslinie 501 Ennenda Seilbahn–Glarus–Riedern–Näfels-Mollis

Buslinie 502 Glarus Oberdorf–Glarus Bahnhof–Riedern

Mengengerüst Buslinie 501 Ennenda Seilbahn–Näfels-Mollis

Montag bis Freitag	ab Ennenda	05:33 – 19:33
	ab Näfels-Mollis	05:50 – 19:50
Samstag	ab Ennenda	07:33 – 16:33
	ab Näfels-Mollis	07:50 – 16:50
Sonntag	kein Betrieb	

Mengengerüst Buslinie 502 Glarus Oberdorf–Glarus Bahnhof–Riedern

Montag bis Freitag	ab Oberdorf	06:08 – 19:08
	ab Riedern	06:28 – 19:28
Samstag	ab Oberdorf	07:08 – 16:08
	ab Riedern	07:28 – 16:28
Sonntag	kein Betrieb	

Auswirkungen

- + stündliche Verbindung zwischen Näfels-Mollis und Glarus via Netstal und Riedern
- + Riedern halbstündlich angebunden an Glarus mit schlanken halbstündlichen Anschlüssen in Glarus von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- + stündliche Verbindungen nach Glarus Oberdorf und Ennenda Seilbahn mit schlanken Anschlüssen in Glarus von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- + Einkaufszentrum Wiggispark stündlich an Glarus und Näfels-Mollis angebunden

2.3.2.2. Variante Light Glarus

Buslinie 501 Ennenda Seilbahn–Glarus–Netstal (nicht über Riedern)

Buslinie 502 Glarus Oberdorf–Glarus Bahnhof–Riedern

Mengengerüst Buslinie 501 Ennenda Seilbahn–Netstal

Montag bis Freitag	ab Ennenda	05:33 – 19:33
	ab Netstal	06:00 – 20:00
Samstag	ab Ennenda	07:33 – 16:33
	ab Netstal	08:00 – 17:00
Sonntag	kein Betrieb	

Mengengerüst Buslinie 502 Glarus Oberdorf–Glarus Bahnhof–Riedern

Montag bis Freitag	ab Oberdorf	06:08 – 19:08
	ab Riedern	06:28 – 19:28
Samstag	ab Oberdorf	07:08 – 16:08
	ab Riedern	07:28 – 16:28
Sonntag	kein Betrieb	

Auswirkungen

- keine Busverbindung zwischen Näfels-Mollis und Netstal
- Riedern nur stündlich angebunden an Glarus mit schlanken Anschlüssen von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- + stündliche Verbindungen nach Glarus Oberdorf und nach Ennenda Seilbahn mit schlanken Anschlüssen in Glarus von/nach Ziegelbrücke sowie von/nach Schwanden
- Einkaufszentrum Wiggispark stündlich nur an Glarus angebunden

*2.3.3. Angebotsvarianten in Glarus Süd**2.3.3.1. Variante Voll Glarus Süd*

Buslinie 541 Schwanden–Elm

Buslinie 542 Schwanden–Schwändi

Buslinie 543 Schwanden–Sool

Buslinie 736 (Bahnersatz) Schwanden–Linthal

Mengengerüst Buslinie 541 Schwanden–Elm Szenario Bahn A

Montag bis Freitag	ab Schwanden	05:33 – 23:33
	ab Elm	04:57 – 22:57
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	zusätzlich 07:59 – 10:59 und 15:59 – 18:59
	ab Elm	zusätzlich 05:36 – 08:36 und 15:36 – 18:36
	ab Schwanden	06:33 – 23:33
	ab Elm	05:57 – 22:57
	ab Schwanden	zusätzlich 07:59 – 09:59 und 15:59 – 17:59
	ab Elm	zusätzlich 06:38 – 08:36 und 16:36 – 18:36

Mengengerüst Buslinie 541 Schwanden–Elm Szenario Bahn B/C

Montag bis Freitag	ab Schwanden	07:57 – 19:57
	ab Elm	05:36 – 19:36
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	zusätzlich 06:31 – 09:31; 15:31 – 18:31; 20:31 – 23:31
	ab Elm	zusätzlich 04:57 – 07:57 und 15:57 – 22:57
	ab Schwanden	07:57 – 19:57
	ab Elm	06:36 – 19:36
	ab Schwanden	zusätzlich 07:31 – 09:31; 15:31 – 17:31; 20:31 – 23:31
	ab Elm	zusätzlich 05:57 – 07:57 und 16:57 – 22:57

Mengengerüst Buslinie 542 Schwanden–Schwändi

Montag bis Freitag	ab Schwanden	05:56 – 18:56
	ab Schwändi	06:16 – 19:16
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	07:56 – 16:56
	ab Schwändi	08:16 – 17:16

Mengengerüst Buslinie 543 Schwanden–Sool

Montag bis Freitag	ab Schwanden	06:33 – 17:33	Studentakt mit Lücken: Montag bis Freitag mit gesamthaft acht Kurspaaren
	ab Sool	06:48 – 17:48	
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	07:33 – 16:33	Studentakt mit Lücken: Samstag / Sonntag mit gesamthaft fünf Kurspaaren
	ab Sool	07:48 – 16:48	

Mengengerüst Buslinie 736 (Bahnersatz) Schwanden–Linthal Szenario Bahn A

Montag bis Freitag	ab Schwanden	08:01 – 11:01 und 17:01 – 20:01
	ab Linthal	05:36 – 08:36 und 15:36 – 18:36
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	08:01 – 10:01 und 18:01 – 20:01
	ab Linthal	06:36 – 08:36 und 16:36 – 18:36

Mengengerüst Buslinie 736 (Bahnersatz) Schwanden–Linthal Szenario Bahn B/C

Montag bis Freitag	ab Schwanden	06:31 – 09:31 und 16:31 – 19:31
	ab Linthal	05:06 – 08:06 und 15:06 – 18:06
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	06:31 – 08:31 und 16:31 – 18:31
	ab Linthal	06:06 – 08:06 und 16:06 – 18:06

Auswirkungen

- + Verbindungen von/nach Elm bei Szenario A auf den Regio nach Uznach/Rapperswil
- + Verbindungen von/nach Elm bei Szenario B auf den GlarnerSprinter nach Zürich HB
- + Verdichtung in Hauptverkehrszeiten Elm–Schwanden und Linthal–Schwanden auf den GlarnerSprinter bei Szenario A bzw. auf den Regio bei Szenario B
- + Stundentakt nach Schwändi mit schlanken Anschlüssen in Schwanden Richtung Glarus
- keine direkten Verbindungen Schwändi–Glarus
- + Anbindung von Lassigen (Schwändi) an Buslinie nach Schwanden möglich

2.3.3.2. Variante Light Glarus Süd

Buslinie 541 Schwanden–Elm

Buslinie 542 Schwanden–Schwändi

Buslinie 543 Schwanden–Sool

Mengengerüst Buslinie 541 Schwanden–Elm

Montag bis Freitag	ab Schwanden	05:33 – 23:33
	ab Elm	04:57 – 22:57
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	06:33 – 23:33
	ab Elm	05:57 – 22:57

Mengengerüst Buslinie 542 Schwanden–Schwändi

Montag bis Freitag	ab Schwanden	05:56 – 18:56
	ab Schwändi	06:16 – 19:16
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	07:56 – 16:56
	ab Schwändi	08:16 – 17:16

Mengengerüst Buslinie 543 Schwanden–Sool

Montag bis Freitag	ab Schwanden	06:33 – 17:33	Stundentakt mit Lücken: Montag bis Freitag mit gesamthaft acht Kurspaaren
	ab Sool	06:48 – 17:48	
Samstag / Sonntag	ab Schwanden	07:33 – 16:33	Stundentakt mit Lücken: Samstag / Sonntag mit gesamthaft fünf Kurspaaren
	ab Sool	07:48 – 16:48	

Auswirkungen

- ± Verbindungen von/nach Elm bei Szenario A auf den Regio nach Uznach/Rapperswil; keine Verbindungen auf den GlarnerSprinter
- ± Verbindungen von/nach Elm bei Szenario B auf den GlarnerSprinter nach Zürich HB; keine Verbindungen auf den Regio nach Uznach/Rapperswil
- keine Verdichtungen in Hauptverkehrszeiten Elm–Schwanden bzw. Linthal–Schwanden
- + Stundentakt nach Schwändi mit schlanken Anschlüssen in Schwanden Richtung Glarus
- keine direkten Verbindungen Schwändi–Glarus
- + Anbindung von Lassigen (Schwändi) an Buslinie nach Schwanden möglich

2.4. Betriebskosten

Die Berechnungen der Bahnangebote basieren auf Richtofferten der SBB und der Braunwaldbahn. Die Berechnungen des Busangebots basieren auf einem angenommenen Kilometerpreis pro Linie und einem geschätzten Kostendeckungsgrad.

Für den Kanton Glarus ergeben sich verglichen mit 2011 und unter Berücksichtigung der Mitfinanzierung durch die beteiligten Kantone Schwyz, St. Gallen und dem ZVV (für den Kanton Zürich) je nach Bahnszenario und Busvariante jährliche Minderkosten von 0,04 bis jährliche Mehrkosten von 1,65 Millionen Franken. Die Nettokosten für den Betrieb des öV belaufen sich dementsprechend auf jährlich 5,91 bis 7,6 Millionen Franken.

2.5. Infrastrukturkosten

Es ist vorgesehen, den GlarnerSprinter zwischen Zürich und Ziegelbrücke nachfrageabhängig mit einer bis drei Zugskompositionen à 100 m Länge zu führen, welche bei den Szenarien A und B in Ziegelbrücke Richtung Glarnerland geschwächt bzw. in der Gegenrichtung nach Zürich gestärkt werden. Im Kanton werden einteilige Kompositionen der Nachfrage genügen. Bei Szenario C ist als Bahnshuttle ein dreiteiliger Domino vorgesehen. Es werden bei allen drei Szenarien zwischen Ziegelbrücke und Linthal keine Anpassungen der Perronlängen nötig sein.

Im Bahnhof Glarus werden künftig immer Kreuzungen stattfinden. Ein Bahnhofausbau mit einer Personenunterführung wird bei allen Szenarien unumgänglich um einen schienenfreien Zugang zu Gleis 2 zu erhalten. Die SBB planen ihn 2014 bis 2017. Damit bereits ab Juni 2014 das neue Angebot eingeführt werden kann,

stimmen die SBB einer Übergangslösung ohne Personenunterführung zu, wobei Einschränkungen beim Betrieb in Kauf genommen werden müssen. Zudem ist zusammen mit den SBB und der Gemeinde zu prüfen, ob und wie die Umsteigeverhältnisse Bahn/Bus durch einen Busbahnhof verbessert werden können, was die Gemeinde Glarus und der Kanton zu realisieren haben. – Die Wahl der Szenarien beeinflusst somit die Kosten für den Infrastrukturausbau nicht.

2.6. Erschliessungswirkung

Für die Berechnung der Erschliessungswirkung wurden die Einzugsgebiete der bestehenden Haltestellen berechnet: Der Radius beträgt, wie üblich, für eine Buserschliessung 300 m und für eine Bahnhaltstelle 800 m. Beim Ist-Zustand (2011) sind rund 5 Prozent der Bevölkerung – namentlich in Bilten und Ziegelbrücke – halbstündlich mit dem öV erschlossen. Nicht berücksichtigt ist Braunwald, welches zwar im Halbstundentakt erschlossen ist, übergeordnet aber nur über einen Anschluss an den stündlich verkehrenden Regionalzug verfügt.

Bei der Variante Bus Voll werden – unabhängig des gewählten Szenarios Bahn – 53 Prozent der Bevölkerung halbstündlich erschlossen; während den Hauptverkehrszeiten verfügen sogar 64 Prozent über einen Halbstundentakt. Bei der Variante Bus Light werden – unabhängig des gewählten Szenarios Bahn – rund 47 Prozent der Bevölkerung halbstündlich erschlossen. Dieser Wert bleibt während den Hauptverkehrszeiten unverändert, da keine Verdichtungen geplant sind.

2.7. Gegenüberstellung der Varianten

2.7.1. Bahnangebot

2.7.1.1. Vergleich Szenarien A/B/C mit Ist-Zustand 2011

Das halbstündliche IR/RE-Angebot ab Ziegelbrücke nach Zürich und der S4 der S-Bahn St. Gallen Sargans-Ziegelbrücke-Uznach schafft die Voraussetzungen für einen Halbstundentakt. Für Mühlehorn bleibt es beim Stundentakt, da der beschleunigte Regionalzug Ziegelbrücke-Sargans nur drei Unterwegshalte machen kann. Für Bilten bleibt die stündliche S2-Verbindung nach Zürich bestehen. Für die zweite stündliche S2-Verbindung, welche infolge geänderter Randbedingungen zwischen Siebnen-Wagen und Ziegelbrücke ohne Unterwegshalte verkehren muss, wird die Bahnshuttleverbindung adäquater Ersatz sein. Qualitätsunterschiede ergeben sich bezüglich umsteigefreien / Umsteigen erfordernden Verbindungen.

2.7.1.2. Vergleich Szenarien A/B mit Szenario C

Bei den Szenarien A und B entstehen täglich (auch am Wochenende) stündlich umsteigefreie Verbindungen von Schwanden nach Zürich HB (Szenario A) bzw. zwischen Linthal und Zürich HB (Szenario B), während bei Szenario C in Ziegelbrücke umgestiegen werden muss. Da die Varianten mit umsteigefreien Verbindungen weniger Kosten verursachen als die Variante mit Umsteigen, ist Szenario C auszuschneiden. Zudem forderten die Gemeinden der Obermarch (Schübelbach, Buttikon, Reichenburg) und der Bezirk March mittel- und langfristig eine direkte Bahnverbindung der gesamten March im Halbstundentakt nach Zürich. Demnach könnte die Bahnshuttlelösung nur eine Übergangslösung sein, womit bei Szenario C die Synergien mit dem Glarner-Shuttle auch nur während einer Übergangszeit bestünden und bei Wegfall des March-Shuttles für den Kanton höhere Kosten entstünden. Die Szenarien A oder B sind aufwärtskompatibel und werden längerfristig Bestand haben, unabhängig der Verdichtung des IC Zürich-Chur und der Erschliessung in der March.

2.7.1.3. Vergleich Szenario A mit Szenario B

Bei Szenario B profitiert das ganze Glarnerland bis Linthal von Direktverbindungen nach Zürich; bei Szenario A werden weite Teile von Glarus Süd zwischen Schwanden und Linthal mit dem Regionalzug direkt nach Rapperswil erschlossen. Damit an den Wochenenden der Tourismusverkehr aus dem Grossraum Zürich von optimalen Verbindungen bis Linthal profitiert, wurde eine Kombination Szenario A (Montag bis Freitag) und Szenario B (Samstage und Sonntage) geprüft, aber wieder verworfen. Zunehmend findet der Tourismusverkehr auch während der Woche statt und mit Blick auf einfache Merkbarkeit des Fahrplans ist auf eine Unterscheidung (Montag bis Freitag, bzw. Samstag / Sonntag) zu verzichten.

2.7.2. Busangebot

2.7.2.1. Vergleich Varianten Voll/Light mit Ist-Zustand 2011

Das halbstündliche Angebot auf der Schiene schafft für das Busangebot deutlich bessere Voraussetzungen. Angebots- und Anschlussqualität verbessern sich mit der Variante Voll erheblich und mit der Variante Light deutlich. Mit klaren Strukturen auf Basis eines einheitlichen Takts können alle Linien systematisch geführt werden. Es kann nachfragegerecht unterschieden werden zwischen Halbstunden-/Stundentakt oder reduziertem Angebot auf Basis eines Stundenrasters.

2.7.2.2. Vergleich Variante Voll mit Variante Light

Bei der Variante Voll ist im Wesentlichen in nachfragestarken Gebieten (z.B. im Korridor Näfels-Mollis-Niederurnen / Ziegelbrücke-Bilten sowie zwischen Glarus und Riedern) ein Halbstundentakt vorgesehen. In Glarus Süd wird zwischen Elm und Schwanden in den Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt angeboten und zwischen Linthal und Schwanden entsprechende Verdichtungen im Stundentakt auf der Strasse, so dass auch hier in den Hauptverkehrszeiten zusammen mit dem Bahnangebot ein Halbstundentakt besteht. Bei der Variante Light sind keine Verdichtungen vorgesehen und auch das halbstündliche Angebot bezieht sich lediglich auf den Korridor zwischen Niederurnen und Ziegelbrücke. Zudem wird auf die strassenseitige Erschliessung zwischen Netstal und Näfels-Mollis verzichtet.

3. Vernehmlassung

3.1. Durchführung

Nach der Vorstellung des Grobkonzepts in der öV-Kommission wurden die drei Gemeinden, die politischen Parteien und verschiedene Verbände zur Stellungnahme eingeladen. Das Grobkonzept wurde auf der Internetseite www.gl.ch aufgeschaltet, um der Bevölkerung Stellungnahmen zu ermöglichen.

3.2. Ergebnisse

Alle angeschriebenen Adressaten und verschiedene Privatpersonen gaben eine Stellungnahme ab. Grundsätzlich begrüssen alle die Weiterentwicklung des Angebots. Den Rückmeldungen ist eine eindeutige Stossrichtung zu Gunsten Szenario B bei der Bahn (GlernerSprinter Zürich HB-Linthal) und der Variante Voll für den Bus zu entnehmen. Mehrfach vorgeschlagen bzw. angeregt wurden:

- IC-Halt in Ziegelbrücke,
- Halt GlernerSprinter in Bilten,
- konsequenter Halbstundentakt und Ausbau von Netstal zum Kreuzungsbahnhof,
- Halbstundentakt in Glarus Süd möglichst ganztägig,
- Busverbindung Schwändi-Glarus beibehalten,
- Betriebszeiten in den Randstunden ausdehnen; am Abend allenfalls alternative Angebotsmodelle wie Rufbus, Taxi usw. prüfen.

Ausserhalb der eigentlichen Bahn- und Busangebotsplanung wurden angeregt:

- Anstrengungen im Mobilitätsmarketing,
- Einsatz von zeit- und nachfragegerechtem Rollmaterial,
- Einholen von Konkurrenzofferten bei Bahn und Bus,
- Planungen von Umfahrungsstrassen vorantreiben.

3.3. Antworten zu den wichtigsten Hinweisen

3.3.1. IC-Halt in Ziegelbrücke

Dieses schon lange postulierte Begehren will für die Pendler nach Zürich eine attraktive und schnelle Verbindung schaffen. Ein Halt in Ziegelbrücke ist aber laut den SBB nicht möglich. Wegen Trassenkonflikten am Walensee (S-Bahn St. Gallen 2013) und in der March (4. Teilergänzung S-Bahn Zürich) werden ab Dezember 2013 selbst die zweistündlichen IC-Zusatzzüge in Sargans nicht mehr anhalten können, sondern zwischen Zürich HB und Landquart ohne Halt verkehren. Ein integraler, halbstündlicher IC-Halt in Sargans wird trotz grossen Potenzials frühestens nach Infrastrukturausbauten 2025 möglich sein, wobei die Finanzierung des Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur noch nicht gesichert ist. Aufgrund der knappen Fahrzeit werden die IC-Züge Zürich-Chur zwischen Zürich HB und Landquart nur einmal halten können. Unter Abwägung des Marktpotenzials steht für die SBB der Halt in Sargans klar vor einem Halt in Ziegelbrücke oder Pfäffikon SZ; der IC-Halt Ziegelbrücke steht für die SBB auch längerfristig nicht zur Diskussion. Mit der Einführung des stündlichen GlernerSprinters werden ausserdem die beiden bestehenden IC-Halte Ziegelbrücke ab 05.47 und 06.47 nach Zürich nicht mehr möglich sein.

3.3.2. Halt GlernerSprinter in Bilten

Ein Halt des GlernerSprinters in Bilten baute die Nachteile der peripheren Lage von Bilten im öV bezüglich Glarnerland und Zürich ab. Die Antwort der SBB ergibt, dass ein Halt in Bilten ohne grundlegende Änderungen des übergeordneten Regimes in Richtung Zürich möglich, in der Gegenrichtung jedoch nicht möglich ist. Eine solche Lösung ist im Hinblick auf die Merkbarkeit bzw. Kundenfreundlichkeit nicht umzusetzen. Mit der Shuttle-Verbindung Siebnen-Wangen-Ziegelbrücke mit Halt auf allen Unterwegsstationen werden die Nachteile des wegfallenden Halbstundentakts der S2 zwar nicht wettgemacht, doch besteht weiterhin eine halbstündliche Verbindung nach Zürich, wenn auch alternierend umsteigefrei / mit Umsteigen in Siebnen-Wangen. Zudem bieten in Bilten die Busverbindungen nach Ziegelbrücke bzw. Näfels-Mollis gute Anschluss-

möglichkeiten. Ein Halt in Bilten ergäbe zudem Mehrkosten von 693 000 Franken, verlängerte die Fahrzeit und würde die Umsteigesituation in Ziegelbrücke und Glarus verschlechtern.

3.3.3. Konsequenter Halbstundentakt und Ausbau von Netstal zum Kreuzungsbahnhof

Ziel ist, zwischen Ziegelbrücke und Schwanden anstelle des hinkenden Taktsystems der Bahn (Ziegelbrücke ab .04 und .30 bzw. an .56 und .30) einen starren Taktfahrplan einzuführen (z.B. Ziegelbrücke ab .03 und .33 bzw. an .56 und .26). Dem stehen den Vorteilen wie gute Merkbarkeit, Sicherstellen Eckverbindung in Ziegelbrücke zwischen der S4 aus Sargans (mit Halt in Mühlehorn) und dem Glarnerland wichtige Nachteile gegenüber: Reisezeitverlängerung nach Zürich um drei Minuten (längerer Aufenthalt in Ziegelbrücke), Infrastrukturmassnahmen in Netstal (Ausbau Bahnhof samt Personenunterführung), Wegfall der optimalen Umsteigeverbindungen in Glarus von Bahn auf Bus (kein Kreuzungspunkt der Züge mehr).

Ansätze zu konsequentem Halbstundentakt finden sich in Überlegungen zur Verkürzung der Fahrzeiten Ziegelbrücke–Glarus: Verzicht auf einen Halt des GlarnerSprinters in Nieder- und Oberurnen, resp. perrongleiche Anschlüsse in Ziegelbrücke. Abklärungen ergaben, dass die Beschleunigung von drei bzw. zwei Minuten nicht machbar ist und perrongleiche Anschlüsse an Abkreuzungskonflikten scheitern.

3.3.4. Busverbindung Schwändi–Glarus

Die direkten Verbindungen Schwändi–Glarus samt Erweiterung des Angebotes können mit den Fahrzeugumläufen nicht beibehalten werden. Konsequenter und lückenloser Stundentakt mit schlanken Bahnanschlüssen in Schwanden bietet adäquaten Ersatz, zumal eine Verlängerung von Schwanden über Schwändi hinaus ins Gebiet Lassigen möglich ist.

3.3.5. Betriebszeiten in den Randstunden – alternative Angebotsmodelle

Grundsätzlich werden mindestens die heutigen Betriebszeiten gelten. – Fahrplananregungen werden erst in der Detailplanung geprüft. – Bezüglich alternativer Angebotsmodelle wie Rufbus, Taxi usw. wird die Detailplanung Möglichkeiten und Grenzen aufzeigen.

4. Weitere Schritte

4.1. Entscheid Bahnangebot in der March

Für den wegfallenden halbstündlichen Halt der S2 in Bilten wird die erwähnte Aufnahme eines Bahnshuttlebetriebes von Siebnen-Wangen nach Ziegelbrücke per Fahrplanwechsel Sommer 2014 eingeführt – alternativ allenfalls ein gleichwertiges Busangebot zwischen Siebnen-Wangen und Niederurnen/Ziegelbrücke. Auch werden mit der Busplanung Linthebene die Schnittstellen zwischen den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Glarus angegangen. (S. Ziff. 2.1.2.).

4.2. Detailplanung Angebot 2014

Nach dem Entscheid der Landsgemeinde 2012 sind für das Angebot 2014 u.a. zu bearbeiten:

- Bereinigen der Schnittstellen zu den Nachbarkantonen,
- Festlegen der definitiven Betriebszeiten bei Bahn und Bus,
- Festlegen des definitiven Bahnangebots,
- Festlegen des definitiven Busangebots unter Einbezug der Gemeinden und der Schulen für das Ausschöpfen von Synergien,
- Abstimmen des Fahrplans der Braunwaldbahn,
- Abstimmen der saisonalen Angebote wie Klöntal, Klausen, Matt-Weissenberge usw.,
- Prüfen von alternativen Angebotsmodellen wie Rufbus, Taxi usw.,
- allfällige Anpassungen beim Nachtangebot.

Zusätzlich ist für die Zeit zwischen Dezember 2013 (Umsetzen und Inbetriebnahme S-Bahn St. Gallen) und Fahrplanwechsel im Sommer 2014 ein Übergangsangebot bereitzustellen, das insbesondere für die Verbindungen von Mühlehorn zum übrigen Glarnerland zweckdienliche Lösungen enthält.

4.3. Beitritt zu Tarifverbund

Der Beitritt zum Tarifverbund Ostwind wird der Landsgemeinde mit einer separaten Vorlage vorgeschlagen, welche das hier vorgeschlagene nur insofern tangiert, als sie einen einfacheren Zugang zum erweiterten Angebot für den öV im Kanton Glarus erst ermöglicht. Schnittstellen sind in finanzieller Hinsicht keine zu erwarten.

4.4. Erneuerung öV-Gesetz

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr von 1996 gab bisweilen Anlass zu Auslegungsfragen, namentlich bezüglich Zuständigkeiten bei Beschlüssen zu betrieblichen Massnahmen mit Folgekosten und Einbezug der Gemeinden zur Betriebsfinanzierung (Art. 8–11). Eine in absehbarer Zeit vorzunehmende Revision wird Klarheit bringen, wobei sich die gelebte Praxis als Richtschnur anbietet. Zudem werden die gesetzten Ziele (Art. 3 Abs. 3) unter Berücksichtigung des weiter entwickelten Angebotes neu zu formulieren sein.

5. Beantragte Bestvariante

Das Konzept öV 2014 mit den Szenarien für einen stündlichen GlarnerSprinter und den ergänzenden Busvarianten stellt das künftige Angebot im Kanton Glarus gut dar. Unter Berücksichtigung der Randbedingungen aus der übergeordneten Planung (Massnahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich am linken Zürichseeufer, Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen 2013), der Ergebnisse der Stellungnahmen der Gemeinden, Parteien, Verbände und weiteren interessierten Kreise sowie der finanziellen Aspekte und Möglichkeiten erweist sich nach der Landratsberatung das *Bahnszenario B* (GlarnerSprinter Linthal–Zürich HB) zusammen mit der *optimierten Busvariante Voll* als beste Lösung. Diese lässt, basierend auf Richtofferten, Nettokosten für den Betrieb des öV von jährlich 6,97 Millionen Franken erwarten.

6. Beratung der Vorlage im Landrat

6.1. Kommission

Die landrätliche Kommission Bau, Raumplanung und Verkehr unter Vorsitz von Landrat Emil Küng, Obstadten/Glarus Nord, behandelte das öV Konzept 2014 an zwei Sitzungen. Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

Die Vorlage antwortet auf die an der Landsgemeinde 2011 abgelehnten Zwillings-Memorialsanträge. Sie erweitert, entwickelt und stärkt das Angebot des öV und macht den Standort attraktiver. – Rückgrat des öV bleibt die Bahnlinie Ziegelbrücke–Linthal. Die Durchmesserlinie Zürich wird stündliche Führung des GlarnerSprinters und mit der Regio-Verbindung einen Halbstundentakt bis/ab Schwanden ermöglichen; das Busangebot wird darauf abgestimmt. Es sind aber immer Nachfrage und finanzielle Aspekte zu beachten. Der Regierungsrat sprach sich für das «Szenario B» bei der Bahn in Kombination mit der Busvariante «Voll» mit jährlichen Kosten von 7,22 Millionen Franken aus. Ziel des Konzeptes ist es, den Grossteil der Bevölkerung mit dem öV im Halbstundentakt zu bedienen. Zudem sollten die Tourismusschwerpunkte (Braunwald, Elm, Kerenzberg) mindestens einen stündlichen Anschluss ans öV-Netz haben. Das «Szenario B» in Kombination mit der Busvariante «Voll» war im Vernehmlassungsverfahren die meistbefürwortete Variante. Im Sinne der Benutzerfreundlichkeit soll der Wochenfahrplan mit dem Wochenendfahrplan möglichst identisch sein. Der saubere Stundentakt wird höher gewichtet als der Ausbau an den Randstunden.

Das «Szenario B» für die Bahn blieb unbestritten. Die Kommission diskutierte aber einen Wechsel von der Busvariante «Voll» auf die Variante «Light». In der Kommission wurde eingewendet, für Glarus Süd wäre die Variante «Light» besonders nachteilig. Das Departement halte zudem fest, die Streichung von Busverbindungen im jetzigen Planungsstadium sei schwierig, aber es gebe Potenzial für Einsparungen. Denkbar sei bei den Busverbindungen ein einheitlicher stündlicher Takt für Glarus Nord, Glarus und Glarus Süd und zu den Hauptverkehrszeiten ein halbstündlicher Takt. Der Rahmenkredit von 7,22 Millionen Franken könnte so auf 6,97 Millionen Franken gekürzt werden. Erst bei bekanntem Kreditrahmen könne die Detailplanung vorgenommen werden. Deshalb sei der Entscheid der Landsgemeinde 2012 abzuwarten.

Die Kommission beantragte dem Landrat mehrheitlich, einen jährlichen Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken zur Realisierung des Bahnszenario «B» und der optimierten Busvariante «Voll» zu gewähren.

6.2. Plenum

Auch im Landrat war Eintreten unbestritten. Diskutiert wurden die Höhe der zu bewilligenden Kredite, eine direkte Busverbindung Schwändi–Glarus und ein Halt des GlarnerSprinters in Bilten. Zudem wurden Erfolgskontrolle und Wirkungsanalyse gefordert.

6.2.1. Höhe des Kredites – Variantenwahl

Die Kommission bevorzugte Bahnszenario B. – Bei den Busangeboten zeigten sich jedoch Optimierung- und Anpassungsmöglichkeiten. In einigen Gemeinden sei die Busvariante «Voll», in anderen die Variante «Light» zu führen. In der Tourismusregion Glarus Süd die Variante «Voll» zu favorisieren, bildet den Konsens. Der Rahmenkredit ist um 250 000 auf 6,97 Millionen Franken zu senken. Da die Grundanforderungen unverändert blieben, solle der Regierungsrat über Einzelheiten entscheiden; das Angebot per Fahrplan 2014 werde sich so spürbar verbessern. – In Kommission und Landrat wurde wiederholt darauf aufmerksam gemacht, zur Finanzierung der Vorlage könnte eventuell eine Steuererhöhung nötig werden.

Die Fraktionen sprachen sich mehrheitlich – im Einvernehmen mit dem Regierungsrat – für die Kommissionsvariante aus. Damit hielten Regierungs- und Landrat Wort: stündlicher GlarnerSprinter ab / bis Linthal, Ausbau zum Halbstundentakt mit den Regio-Verbindungen, Ergänzung Bahnangebot mit optimierter Busvariante «Voll» / oder Light plus, Umsetzen des Mach- und Finanzierbaren gestützt auf eine öV-Gesamtschau.

Nur eine Fraktion sprach sich für die ursprüngliche Variante des Regierungsrates mit einem Rahmenkredit von 7,22 Millionen Franken aus. Alle Gemeinden seien gleich zu behandeln und benutzerfreundlich sei nur ein regelmässiger Fahrplan. Der finanzielle Gürtel sei nicht in der Startphase enger zu schnallen; nur gutes Angebot führe zu hoher Nachfrage. Reduzieren sei kein Problem, hingegen das Erweitern. Ein Votant beantragte, nur 6,12 Millionen Franken und somit die Busvariante Light zu bewilligen, da unter anderem die Buslinie von Näfels-Mollis nach Glarus nicht sinnvoll sei.

Der Landrat hielt aber mit klarer Mehrheit an der Variante der Kommission fest. Er lehnte Erhöhungen und über den Kommissionsantrag hinausgehende Reduktionen ab.

6.2.2. Direkter Bus Schwändi – Glarus

Ein Antrag forderte Aufnahme eines direkten Busses von Schwändi nach Glarus mit einer Kreditaufstockung um 50 000 Franken. Das bestehende Angebot werde von Pendlern, Lernenden von Kaufmännischer Berufsfachschule und Kantonsschule sowie älteren Leuten für Arzt- und Spitalbesuche rege benutzt. Es biete eine schnellere Fahrt als die vorgeschlagene Lösung mit Umsteigen in Schwanden. Die Busverbindung trage zur Attraktivität von Schwändi bei, ein Abbau sei falsch.

Die durchschnittlichen täglichen Frequenzen sind: von Schwanden nach Sool 50, nach Schwändi 105, nach Elm 500 und von Glarus nach Schwändi 22 Personen; dies möge sich verbessern, rechtfertige aber kein Angebot. Sollte sich tatsächlich grössere Nachfrage zeigen, könne dies bei der Fahrplangestaltung 2014 berücksichtigt werden. Bereits heute 50 000 Franken im Zusammenhang mit einem Rahmenkredit festzuschreiben, wäre jedoch unredlich. – Der Landrat lehnte die Aufstockung des Kredites mit klarer Mehrheit ab.

6.2.3. Halt GlarnerSprinter in Bilten

Die CVP-Landratsfraktion forderte, unterstützt durch ein Postulat, einen Halt des GlarnerSprinters in Bilten. Der Entscheid sei von strategischer Bedeutung für Bilten als Wohn- und Arbeitsort. Halte in der Ausserchwyz und in Wädenswil verunmöglichten dies; der GlarnerSprinter dürfe nicht zum SchwyzerSprinter werden.

Die Ratsmehrheit erinnerte an die Konsequenzen eines solchen Haltes, der zwar grundsätzlich machbar wäre. Der GlarnerSprinter sei ein Gemeinschaftsprodukt der Kantone Glarus, Schwyz, St. Gallen und dem Zürcher Verkehrsverbund; der Landrat sei in seinem Entscheid also keineswegs völlig frei. Ein Halt in Bilten erfordere die Verschiebung der Kreuzungsstelle von Glarus nach Netstal, verschlechtere somit die Umsteigesituation in Glarus, aber auch in Ziegelbrücke (Anschlüsse nach Mühlehorn und an die S4). Zudem entstünden jährliche Mehrkosten von 693 000 Franken ohne zusätzliche Investitionskosten für die neue Kreuzungsstelle. Bilten verfüge trotzdem über einen Halbstundentakt, eine Verbindung ohne / eine mit Umsteigen auf die S2 mit Shuttle in Siebnen. Jede Änderung mache Abwägen von Vor- und Nachteilen nötig; hier spreche es klar für den Vorschlag von Regierung und Kommission. – Der Landrat lehnte das Ansinnen grossmehrheitlich ab.

6.2.4. Erfolgskontrolle

Mehrere Votanten forderten angesichts des grossen Betrages Erfolgskontrolle und Wirkungsanalyse. Minimale Auslastung und minimaler Kostendeckungsgrad pro Linie seien zu prüfen und die Angebote darauf abgestützt anzupassen. Der Antrag blieb unbestritten, es wurde jedoch eine vernünftige Beobachtungsperiode von drei Jahren festgelegt. – Der Beschlussentwurf wurde entsprechend ergänzt.

Die so bereinigte Vorlage verabschiedete der Landrat mit einer Gegenstimme in befürwortendem Sinne zuhanden der Landsgemeinde.

7. Antrag

Der Landrat unterbreitet der Landsgemeinde 2012 folgenden Beschlussentwurf zur Annahme:

Ausbau öffentlicher Verkehr ab Sommer 2014 – Glarner Sprinter stündlich (jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Mio. Fr.)

(Erlassen von der Landsgemeinde am Mai 2012)

1. Für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs wird ein jährlicher Rahmenkredit von 6,97 Millionen Franken (Richtofferten Basis 2011) gewährt.
2. Mit dem Kredit ist ein Angebot zu gewährleisten, welches sich an folgenden Grundanforderungen orientiert:
 - a. annähernder Halbstundentakt der Bahn zwischen Ziegelbrücke und Schwanden bis etwa 20 Uhr;
 - b. stündlich direkte Bahnverbindungen von und nach Zürich für alle Stationen zwischen Ziegelbrücke und Linthal bis etwa 20 Uhr;
 - c. systematische Führung der Buslinien in Glarus Nord, Glarus und Glarus Süd auf Basis eines einheitlichen Takts, der nachfragegerecht halbstündlich, stündlich oder in einem reduzierten Angebot auf Grundlage eines Stundenrasters ausgestaltet wird.
3. Über die Einzelheiten des Angebotes im Rahmen der Grundanforderungen entscheidet der Regierungsrat.
4. 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.

§ 7 Beitritt zum Tarifverbund Ostwind

Die Vorlage im Überblick

Ein Postulat von 2008 verlangt die Schaffung eines «Glarner Abo» für den öffentlichen Verkehr (öV). Ein Tarifverbund gibt eine einheitliche Tarifabstufung vor. Der Anschluss will Zugangsbarrieren zum öV beseitigen und dessen Attraktivität steigern. Er ermöglicht freie Fahrt mit Bahn und Bus innerhalb der gelösten Zonen und eine Vereinheitlichung der Fahrausweise.

Der Kanton Glarus kann nur durch die Schaffung eines eigenen oder den Beitritt zu einem anderen Tarifverbund von einem einfachen und attraktiven Billettsystem für den öV profitieren; Integration in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist nicht möglich, da dieser keine weiteren Kantone bzw. Einzugsgebiete aufnimmt. Ein eigener Verbund ist in Anbetracht von Einzugsgebiet und Benutzerpotenzial nicht zweckmässig. Daher wird der Anschluss an den Tarifverbund Ostwind (OTV) angestrebt, in dem 24 Transportunternehmen der Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden zusammengeschlossen sind.

Der OTV bietet ein umfassendes Sortiment von Abonnementen und Einzelfahrausweisen an und gewährleistet den Zugang zum Z-Pass für das Einzugsgebiet des ZVV. Es handelt sich um einen reinen Abonnementsverbund. Mit der geplanten Einführung des Integralen Z-Passes im Dezember 2012 werden auch Einzelfahrausweise erhältlich sein. Der Beitritt erweitert das einheitliche Tarifsysteem für die öV-Kunden im Grossraum Zürich und der Ostschweiz um den Kanton Glarus, während sich für die Glarnerinnen und Glarner das Tarifsysteem dieser Einzugsgebiete öffnet. Künftig werden nicht mehr Billette von A nach B zu lösen sein, sondern solche nach der Anzahl Zonen. Zonen-Billette werden Verbindungen in die «Randregionen» verbilligen. Da auch die meisten übrigen Verbindungen günstiger werden, ist der tiefere Erlös zu kompensieren. – Die Kosten des Beitritts bestehen aus einmaligen Einführungskosten von etwa 400 000 Franken und jährlichen Aufwendungen von rund 600 000 Franken für die Kompensation von Einnahmeausfällen und den Betrieb.

Der Landrat beantragt der Landsgemeinde, dem Tarifverbund Ostwind beizutreten.