

An den Landrat

---

Glarus, 30. November 2010

**Memorialsantrag mehrerer Bürgerinnen und Bürger „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“  
(1. Zwillingmemorialsantrag zum Glarner öV)**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

**1. Ausgangslage**

Mehrere Bürgerinnen und Bürger fordern im Memorialsantrag vom 6. Mai 2009 das Ändern von Artikel 3 Absatz 3 Buchstaben *a* und *b* des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz). Statt des grundsätzlichen Stundentakts sei bis spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 grundsätzlich ein integraler Halbstundentakt vorzusehen. Die Anschlüsse an die angrenzenden Verkehrsnetze sowie die rasche Erreichbarkeit ausserkantonaler zentraler Orte seien nicht bloss zu verbessern, sondern sicherzustellen. – Der Landrat erklärte den Memorialsantrag am 26. August 2009 als erheblich. (Memorialsantrag und weitere Begründung s. Beilage.)

**2. Richtplan „Sachbereich Verkehr“**

Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf Kantonsgebiet bildet das vom Regierungsrat am 11. April 2006 genehmigte Mobilitätskonzept und der darauf abgestimmte Richtplan „Sachbereich Verkehr“. Dieser behandelt das Verkehrssystem als Ganzes. Es geht nicht nur um Infrastrukturprojekte und deren Auswirkungen, sondern auch um den Betrieb bestehender Anlagen und Systeme. Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr werden gleichwertig behandelt. Sie können sachlich nicht geteilt werden, da insbesondere die öffentlichen Strassen von allen Verkehrsträgern genutzt werden. Die unabdingbaren Grundlagen zur umfassenden Verbesserung und Erweiterung des Angebots sind im Richtplan formuliert.

Richtungsweisende Festlegungen sind Zielsetzungen des Kantons, die mit der Genehmigung durch den Landrat zur behördenverbindlichen Aufgabe werden. Die im Memorialsantrag geforderten Massnahmen sind im Richtplan als Zwischenergebnisse festgehalten. Die räumliche Abstimmung ist teilweise erfolgt. Wesentliche Lösungselemente sind noch nicht abschliessend festgelegt, weshalb weitere Arbeitsschritte notwendig sind.

### 3. Materielle Beurteilung

#### 3.1. Halbstundentakt

Im Strassenbauprogramm 2011 werden die Angebotserweiterungen im Fahrplan 2011 dargestellt und die mittelfristige Angebotsplanung ab Fahrplan 2014 beschrieben. Die im Memorialsantrag enthaltenen Forderungen werden zum grossen Teil vorweggenommen:

*Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden.* – Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Zürich HB–Oerlikon wird die stündliche Führung des GlarnerSprinters möglich. Mit der bisherigen Regio-Verbindung Rapperswil–Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden–Linthal und der Interregio-Verbindung nach Zürich kann zwischen Zürich–Ziegelbrücke–Schwanden ein Halbstundentakt angeboten werden.

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

*Schwanden–Elm.* – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.

*Schwanden–Schwändi bzw. Sool.* – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.

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

*Mühlehorn–Obstalden–Filzbach–Näfels–Mollis.* – Ein Halbstundentakt ist grundsätzlich möglich.

*Bilten–Ziegelbrücke.* – Auf diesem Abschnitt besteht der Halbstundentakt auf der Schiene mit der S2 bereits. In Ziegelbrücke bestehen aber meist keine Anschlüsse. Bilten ist 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.

#### 3.2. Schlanke Anschlüsse in Ziegelbrücke (ab Fahrplan 2014)

In Verbindung mit der IR-Verbindung Zürich–Ziegelbrücke–Chur kann der Halbstundentakt nach Zürich erweitert werden. Dies entweder umsteigefrei mit dem GlarnerSprinter (Fahrzeit Glarus–Zürich bleibt trotz Halt in Wädenswil gleich: 59 / 60 Min.) oder mit Umsteigen in Ziegelbrücke.

Mit dem Fahrplan 2014 startet auch die S-Bahn St. Gallen 2013, welche u.a. zusätzliche Verbindungen Uznach–Ziegelbrücke und entlang des Walensees bringt. Davon profitiert der Kanton Glarus mit einem Halbstundentakt Richtung Uznach und Rapperswil.

### 4. Konsequenzen

Die Forderungen des Memorialsantrags (Halbstundentakt auf dem ganzen Kantonsgebiet, schlanke Anschlüsse in Ziegelbrücke) könnten nur mit erheblichem Aufwand sowohl betrieblicher wie auch infrastruktureller Art erfüllt werden.

#### 4.1. Betriebliche Massnahmen

Die dem Kanton Glarus zustehende Bundesbeteiligung am Regionalverkehr ist ausgeschöpft. Alle zusätzlichen Leistungen sind durch ihn als Besteller zu finanzieren. Mit SZ, SG und ZH (vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund ZVV) wird intensiv eine kostengünstige Lösung für den GlarnerSprinter gesucht. Für andere Angebotserweiterungen sind Offerten der Transportunternehmen einzufordern.

#### 4.2. *Infrastrukturmassnahmen*

Werden auf der Strecke Schwanden–Linthal ein Halbstundentakt auf der Schiene etabliert und in Ziegelbrücke schlanke Anschlüsse sowohl nach Zürich, Uznach–Rapperswil und nach Sargans (inkl. Bedienung Mühlehorn) geschaffen, entstehen erhebliche Infrastrukturkosten. Es sind umfangreiche Abklärungen zusammen mit den SBB notwendig. Erste Ergebnisse werden noch im laufenden Jahr erwartet. Hingegen ist eine Realisierung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015, wie es der Memorialsantrag fordert, nicht möglich.

#### 4.3. *Kosten*

Liegen aufgrund einer Machbarkeitsprüfung Offerten für den Betrieb und Kostenschätzungen für die Infrastrukturen vor, ist die finanzielle Tragbarkeit zu prüfen und anschliessend die Umsetzung dem Landrat vorzulegen: Die Verdichtung gilt als Zusatzleistung gemäss öV-Gesetz (Art. 11 Absatz 1), für welche der Regierungsrat mit den Transportunternehmungen Vereinbarungen abschliesst. Da die Folgekosten jährlich ein Mehrfaches von 30'000 Franken betragen, ist die Bewilligung des Landrates erforderlich (Art. 11 Abs. 2).

Die Infrastrukturmassnahmen fallen unter das Eisenbahngesetz (Art. 56). Der Bund kann Beiträge an technische Verbesserungen leisten. Die nicht gedeckten Kosten sind vom Kanton zu erbringen. Über Form und Höhe der Finanzhilfe entscheidet die nach Kantonsverfassung zuständige Instanz.

### 5. **Schlussfolgerung**

Der Richtplan gibt die Zielsetzung den Behörden vor, welche ihre Aufgabenplanung daran auszurichten haben. Wie das Strassenbauprogramm (insb. Teil öV) aufzeigt, setzt der Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten alles daran, diese Zielvorgaben zu erfüllen. Zu berücksichtigen ist immer die Finanzierung. Erweiterungen des öV aufgrund der Angebotsplanung 2014 sind vom Landrat und allenfalls der Landsgemeinde zu beschliessen, unabhängig von der vorgeschlagenen Gesetzesanpassung. Infrastrukturmassnahmen können nicht in der geforderten Frist umgesetzt werden. Die Anliegen des Memorialsantrags werden im Richtplan sowie im Planungsprozess berücksichtigt. Eine Anpassung des öV-Gesetzes zur Umsetzung der Massnahmen ist nicht nötig.

### 6. **Antrag**

*Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, der Landsgemeinde den Memorialsantrag „Glarner öV mit integralem Halbstundentakt und Anschluss in Ziegelbrücke ans überregionale Bahnnetz“ zur Ablehnung vorzulegen.*

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Im Namen des Regierungsrates**

*Röbi Marti, Landammann  
Hansjörg Dürst, Ratsschreiber*