

«Auf dem Papier sah der Bahnersatz gut aus, in Wirklichkeit war es anders»

Am Sonntag ist zum ersten Mal nach gut drei Monaten wieder ein Zug bis nach Linthal gefahren. SBB-Mann Werner Schurter erklärt, warum der Bahnersatz nicht immer geklappt hat. Und was für Baustellen auf den Kanton Glarus zukommen.

von Sebastian Dürst

Gut drei Monate lang fuhr zwischen Schwanden und Linthal kein Zug. Seit dem Fahrplanwechsel vom Sonntag fallen die unbeliebten Bahnersatzbusse endlich wieder weg. Es ist das Ende einer unstillen Zeit: Neben dem Bahnersatz im Hinterland sind im Herbst im ganzen Kanton alle Züge ausgefallen, weil bei Niederurnen Gleise ersetzt wurden. Werner Schurter, Leiter Regionalverkehr SBB Markt Personenverkehr, erklärt im Interview, warum man sich für eine Totsperrung entschieden hat. Er nimmt aber auch Stellung zum Bahnersatzdebakel und sagt, warum die Linie nach Linthal gesichert ist.

Werner Schurter, hatten Sie die Bahnhöfe im südlichen Glarnerland vergessen, dass sie jetzt auf den letzten Drücker behindertengerecht gemacht werden müssen? Wie Sie richtig sagen, läuft die Frist für das Behindertengleichstellungsgesetz Ende Jahr ab. Für die Umsetzung gibt es einen schweizweiten Plan, der hinterer Teil des Glarnerlandes wird jetzt fristgerecht ausgeführt. Wir rechnen, dass schweizweit 80 Prozent unserer Kundschaft ab dem nächsten Jahr barrierefrei reisen können. Sie sehen: Glarus wird nicht hintangestellt.

Es war von Anfang an so geplant? Genau. Im Glarnerland fehlen jetzt noch die Bahnhöfe Nieder- und Oberurnen und Mühlehorn.

Der Umbau betrifft eine Linie, die auch für den Tourismus eine wichtige Funktion hat. Ist es üblich, dass man solche Strecken für eine so lange Zeit sperrt? Die Bauarbeiten dauerten vom 26. August bis zum 10. Dezember. Wir haben nach den Sommerferien gestartet und sind vor der Wintersaison fertig. Auf besondere Bedürfnisse in einer Region nehmen wir bestmöglich Rücksicht. Dank der Totsperrung konnten wir konzentriert und schneller bauen. Und wir haben mehrere Projekte auf einmal verwirklicht. Wir haben Bahnhöfe umgebaut und Gleise, Schwellen und Schotter ausgewechselt.

Gibt es das viel, dass eine Strecke so lange gesperrt wird? Ja. Ab dem heutigen Fahrplanwechsel ist der Wipkinger Viadukt mitten in der Stadt Zürich ein Jahr lang wegen Sanierungsarbeiten gesperrt. Gleichzeitig bauen wir auch dort den Bahnhof um. Auch in Weinfelden oder im Rheintal gab es lange Sperrungen, wo wir alles erneuert haben. Insbesondere wo es nur eine Spur gibt, können wir gar nicht bauen ohne Sperrung. Und auch dort muss man von Zeit zu Zeit die Gleise und den Schotter austauschen.

Hätte man das nicht auch mit Nachtbaustellen machen können? War das den SBB einfach zu teuer? Das hätte viel mehr gekostet und viel länger gedauert. Wir müssen mit den Steuergeldern wirtschaftlich umgehen. Gleichzeitig wären Anwohner sehr lange nächtlichem Lärm ausgesetzt gewesen. Deshalb sind Totsperrungen in gewissen Fällen sinnvoll.

Es wäre aber möglich gewesen. Wer nimmt diese Abwägung vor? Grundsätzlich entscheiden die SBB. Wir schauen uns verschiedene Varianten an: Was kann man den Kundinnen



Der Mann für den Regionalverkehr: Der 61-jährige Werner Schurter arbeitet schon seit über 20 Jahren mit dem Kanton Glarus und für die SBB.

Bild SBB

und Kunden zumuten? Eine Totsperrung würde ja nicht bedeuten, dass man immer den Zug nehmen kann, sondern dass man in den Randstunden doch den Bus nehmen müsste. Neben den Auswirkungen für die Kundinnen und Kunden sind auch die zeitlichen Verhältnisse, die Kosten, die Umweltverhältnisse und die Logistik ein Thema. Dazu muss man wissen: Für solche Baustellen braucht es Spezialfahrzeuge, die nicht unbeschränkt verfügbar sind und effizient eingesetzt werden müssen. So eine Baustelle muss Jahre im Voraus geplant werden.

«Natürlich war der verantwortungsvolle Umgang mit Steuergeldern auch ein wichtiges Argument.»

Im Oktober war der ganze Kanton zwei Wochen lang vom Zug abgeschnitten. Was hat den Ausschlag dafür gegeben, hier eine Totsperrung zu machen? Die Überlegung war: lieber zwei Wochen zu und dann fertig als über Monate von abends bis am frühen Morgen Bahnersatz. Und natürlich war der verantwortungsvolle Umgang mit Steuergeldern auch ein wichtiges Argument.

Die SBB entscheiden darüber. Was hat der Kanton für eine Rolle dabei? Regionalverkehr wie im Glarnerland wird in unserem System in der Schweiz von den Kantonen und dem Bund bestellt. Da versteht es sich von selbst, dass wir mit den Bestellern in engem Austausch sind.

Aber der Kanton hat kein Vetorecht? Wir sind in stetigem Austausch mit den Kantonen. Sie verstehen unsere

Argumente. Wir sind für den Betrieb verantwortlich. Gerade Gleisbaustellen sind auch im Hinblick auf die Sicherheit anspruchsvoll.

Am meisten Ärger schuf die Ausführung des Bahnersatzes durch das Busunternehmen Domo Reisen. Was für Vorgaben haben die SBB der Firma gemacht? Ich will vorausschicken: Wir sind mit dieser Ausführung auch nicht zufrieden und wollen uns dafür noch einmal bei den Kundinnen und Kunden und beim Kanton entschuldigen. Ich war bei Regierungsrat Kaspar Becker und war vor Ort, um mir selbst ein Bild zu machen. Wir haben in der öffentlichen Ausschreibung viele Anforderungen gestellt. Da geht es um die Qualität, die Behindertengerechtigkeit und die Wirtschaftlichkeit. Aber auch rechtliche Aspekte, das heisst: Der Buschauffeur muss die Berechtigung haben, einen Bus zu führen. Der Bus muss für den Transport abgenommen sein. Der Dienstleister hat dies alles erfüllt. Aber wir haben feststellen müssen: Auf dem Papier hat es gut ausgesehen, in der Wirklichkeit ist es anders herausgekommen. Das bedauern wir sehr. Selbstverständlich sind wir jetzt bei der Aufarbeitung und ziehen Lehren daraus. Dazu können wir uns heute aber noch nicht äussern.

Der Bahnersatzverkehr hat einen sehr ungeplanten Eindruck gemacht. Verstehe ich Sie richtig: Das ist nicht so, weil die SBB zu wenig genaue Vorgaben gemacht haben? Das analysieren wir im Detail. Zum Vergleich: Wir hatten kürzlich auch im Rheintal eine grosse Sperrung mit Bahnersatz, der über mehrere Monate hinweg dauerte. Auch dort gab es Expressbusse über die Autobahn und langsamere Busse. Das hat sehr gut funktioniert. Das ist sicher unser Learning aus dem Glarner Ersatzverkehr: Es kann auf dem Papier gut aussehen, aber bei der Umsetzung hapern.

Wenn wir in die Zukunft schauen: Haben wir im Kanton ein paar Jahre Ruhe mit Baustellen? Im Bahnwesen hat man grundsätzlich nie Ruhe. Ein sicherer und pünktlicher Bahnverkehr braucht stetigen Unterhalt. Viele Bahnanlagen sind vor über hundert Jahren gebaut worden, auch im Glarnerland. Die müssen regelmässig gepflegt werden. Kürzere Sperrungen wird es immer wieder geben. Aber ein so langer Unterbruch ist in den kommenden Jahren nicht geplant.

«Ein so langer Unterbruch ist in den kommenden Jahren nicht geplant.»

Die Bahnlinie ist für den Kanton Glarus eine Lebensader, das hat der Unterbruch gezeigt. Die Bedeutung für die Glarnerinnen und Glarner ist klar. Wie wichtig ist diese Verbindung den SBB? Das ist auch für uns klar! Ich darf schon über 20 Jahre mit dem Kanton Glarus zusammenarbeiten und diese Frage wird immer wieder gestellt. Den Tatbeweis haben wir ja erbracht: Wir haben gerade fast alle Bahnhöfe umgebaut und die Infrastruktur erneuert. Wir haben einen neuen Bahnhof Glarus gebaut. Und auch beim Angebot passiert etwas, denn Glarus ist beim Ausbauschnitt 2035 auch dabei.

Stichwort Angebot in Zukunft: Zentral für das Glarnerland ist die Direktverbindung nach Zürich. Und die ist ja im Moment alles andere als gesichert. Da gibt es auch politische Initiativen, Druck zu machen. Müssen sich die Glarnerinnen und Glarner darauf einstellen, dass diese Direktverbindung wegfällt?

Beim Angebotsausbau wird der Prozess vom Bundesamt für Verkehr geführt. Im Regionalverkehr sind die Kantone die Besteller. Das heisst: Da muss sich der Kanton Glarus beim Bundesamt für Verkehr einbringen.

Was für Bahnlaien schwer verständlich ist: Was ist denn das Problem mit dieser Direktverbindung? Alle Verbindungen müssen am Schluss ins Gesamtsystem passen. Auf der Linie Zürich–Chur gibt es Anforderungen im Fernverkehr, von internationalen Zügen, von der Zürcher S-Bahn-Einbindung bis Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke. Das muss bei der Planung einer Direktverbindung von Glarus nach Zürich alles berücksichtigt werden.

Warum hat das denn bis jetzt funktioniert? Das Bahnangebot ist stetig ausgebaut worden. Der Platz auf den Gleisen wird immer knapper. Das Glarnerland ist den SBB wichtig. Den Glarner Sprinter kennt man jetzt noch, jetzt ist es die S25. Der Bücherwagen ist für viele Glarner Reisende unvergessen. Der Kanton Glarus hat sich schon immer für den ÖV engagiert und vieles erreicht. Den Glarner Sprinter hätte es ohne Regierungsrat Pankraz Freitag selig nicht gegeben.

Zur Person

Der 61-jährige Werner Schurter ist seit 22 Jahren in verschiedenen leitenden Funktionen im Regionalverkehr bei den SBB tätig. Heute ist er Geschäftsleitungsmitglied der Division Markt Personenverkehr und leitet den Regionalverkehr. Der ETH-Ingenieur war zuvor unter anderem am Institut für Verkehrsplanung tätig und sieben Jahre Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal. (sdü)