

Südostschweiz Nr 250, Samstag, 26. Oktober 2002

Titelseite

Per Sprint in die Grossstadt

Der Kanton Glarus soll einen Direktzug nach Zürich erhalten

Ein direkter Zug vom Glarnerland nach Zürich: Dies soll ab 2005 Wirklichkeit werden - sagt der Baudirektor.

so.- In rund drei Jahren soll es direkte Zugverbindungen von Schwanden in die Stadt Zürich geben. Die Vorschläge dazu präsentierte Regierungsrat Pankraz Freitag an der jüngsten Hauptversammlung des Glarner Pendlervereins in Ennenda.

Mit dem «Glarner Sprinter», wie das Projekt genannt wird, kann Zürich von Schwanden aus in rund einer Stunde ohne Umsteigen erreicht werden - alle zwei Stunden von Montag bis Freitag.

Dazwischen wird die bisherige Verbindung aufrecht erhalten, so dass sich praktisch ein Halbstundentakt ergibt. Das bestehende Bussystem soll so eng wie möglich an dieses System angebunden werden.

Halt in Glarus, Näfels, Ziegelbrücke und...?

Als Haltestellen stehen neben Schwanden und Glarus erst Näfels und Ziegelbrücke fest. Verhandlungen mit dem Kanton Schwyz wegen weiterer Halte (Pfäffikon und/oder Lachen) sind im Gang. Den finanziellen Aufwand für den «Sprinter» konnte Pankraz Freitag noch nicht beziffern. Zwar sind die Bruttokosten bekannt, doch sind weder die Bundesbeiträge noch die Aufschlüsselung zwischen den profitierenden Kantonen Schwyz und Glarus festgelegt.

Klar ist, dass der «Glarner Sprinter» als Werbeträger für das Glarnerland eingesetzt werden soll. Im Zürcher Hauptbahnhof soll er durch sein Äusseres darauf hinweisen, dass Glarus weniger als eine Stunde von der Schweizer Finanzmetropole entfernt ist.

Seite 3

«Glarner Sprinter» läuft sich warm

Ab 2005 soll es direkte Zugverbindungen von Glarus nach Zürich geben

An der Hauptversammlung des Glarner Pendlervereins präsentierte Baudirektor Pankraz Freitag in Ennenda die Vorschläge für den «Glarner Sprinter». Damit kann Zürich von Schwanden aus in rund einer Stunde ohne Umsteigen erreicht werden.

• **VON ANDRÉ MAERZ**

An der ersten HV des Glarner Pendlervereins gab es nicht viel zu reden. Nach der Erledigung der statutarischen Geschäfte konnte Vereinspräsident Res Schlittler das Wort an Baudirektor Pankraz Freitag übergeben.

Vorweg das Bemerkenswerteste zu den konkreten Informationen des Baudirektors: Ab 2005 soll das Projekt «Glarner Sprinter» Wirklichkeit werden: von Montag bis Freitag alle zwei Stunden ein Direktzug zwischen Schwanden und Zürich.

Wie kam es zu diesem Projekt? Als Folge der E+E-Ablehnung an der Landsgemeinde wurde eine Link-Studie zu Verkehrsfragen im Kanton in Auftrag gegeben. Eine Forderung daraus waren der Halbstundentakt der SBB sowie bessere Verbindungen nach Zürich.

Die wiederholt aufgegriffene Idee, den IC-Zug zwischen Chur und Zürich in Ziegelbrücke für die Glarner zu stoppen, musste aus fahrplantechnischen Gründen fallengelassen werden. Eine Verlängerung der S-Bahn von Ziegelbrücke nach Glarus wurde ebenfalls verworfen, weil sie umfangreiche Investitionen

bedingt hätte und letztlich einen «langsamen» Zug weitergeführt hätte.

Faktisch Halbstundentakt

So entstand das Projekt «Glerner Sprinter». Er soll wie erwähnt ab 2005 Montag bis Freitag alle zwei Stunden zwischen Schwanden und Zürich verkehren. Dazwischen wird die bisherige Verbindung aufrechterhalten, so dass sich faktisch ein Halbstundentakt ergibt. Das bestehende Bussystem wird so eng wie möglich an dieses System angebunden, eventuell sogar mit zusätzlichen Busverbindungen. Die Fahrzeit zwischen Schwanden und Zürich beträgt 66 Minuten, ab Glarus ist man in 56 Minuten in Zürich. Als Haltestellen stehen neben Schwanden und Glarus erst Näfels und Ziegelbrücke fest. Verhandlungen mit dem Kanton Schwyz wegen weiteren Halten in Pfäffikon und/oder Lachen laufen. Am Samstag und Sonntag werden morgens und abends je zwei Verbindungen bis nach Linthal bzw. nach Zürich angeboten. Als Rollmaterial werden klimatisierte Niederflurwagen eingesetzt werden.

Pilotprojekt

Den «Glerner Sprinter» will Pankraz Freitag ähnlich wie die Erdgas-Busse zu Marketing-Zwecken benützen. Im Hauptbahnhof Zürich soll der «Glerner Sprinter» durch sein Äusseres darauf hinweisen, dass Glarus nicht mal eine Stunde von der Metropole entfernt ist. Die Bruttokosten des «Glerner Sprinters» konnte Pankraz Freitag wohl beziffern, doch sind sie zum jetzigen Zeitpunkt allerdings wertlos. Zuerst müssen die Verhandlungen mit SBB (Kosten), dem Kanton Schwyz (Beitrag für Haltestellen) sowie dem Bund (Beitragsberechtigung) so weit fortgeschritten sein, damit die effektiv zu erwartenden Nettokosten zuhanden des Landrats zusammengefasst werden können.

Das Glerner ÖV-System

Vorgängig hatte Pankraz Freitag erläutert, wie im Glernerland der öffentliche Verkehr (ÖV) funktioniert. Rückgrat des ÖV ist die Bahn. Bestehende Linien fallen in den Zuständigkeitsbereich der Baudirektion, Erweiterungen in denjenigen des Landrats. Solange der Kanton in einem «abgeltungsberechtigten Bereich» ist (derzeit sind das rund 10 Millionen), übernimmt der Bund fast 80 Prozent der Kosten, während der restliche Fünftel im Verhältnis 1:2 zwischen Gemeinden und Kanton aufgeteilt wird. Werden Angebotserweiterungen bei der Bahn gewünscht, holt die Baudirektion Offerte(n) ein, die den mutmasslichen Fehlbetrag beziffern. Kann eine Einigung erzielt werden, wird dem Auftragnehmer nur dieser Betrag erstattet, unabhängig vom Resultat, dass effektiv erzielt wird. Somit bestimmt ausschliesslich der Kanton über die Streckenführung und Verkehrsdichte im Kanton. Nicht die SBB. Anders gehandhabt werden Versuchsbetriebe wie etwa die Busse im Mittel- und Unterland. Hier müssen die Kosten vollständig von Kanton und Gemeinden übernommen werden.

Freude bei Nachtschwärmern

Und auch zu diesen Bussystemen konnte Pankraz Freitag Erfreuliches berichten: Schon ab Dezember dieses Jahres werden wegen des Erfolges des bestehenden Nachtbusses neu ab zirka 2 Uhr weitere Nachtbusse ins Hinterland und Unterland geführt. Bei der Anfahrt aus dem Unterland kann dieser Bus auch die S-Bahn in Ziegelbrücke abnehmen, welche um 0.38 Uhr ankommt. Neu verkehrt auch täglich (also nicht nur freitags und samstags) ein Zug mit Abfahrt um 0.04 Uhr ab Zürich bis Glarus. Mit anderen Worten: Ab Dezember dieses Jahres kann man täglich bis 23.10 in Zürich bleiben, freitags und samstags sogar bis 23.38 Uhr, und kommt immer noch mit Zug und Bus ins Glernerland. Darüber hinaus werden die beiden bestehenden Bussysteme Mittel- und Unterland miteinander verknüpft.

Mobilitätskonzept

Pankraz Freitag gab ferner einen Überblick über das Glerner Mobilitätskonzept. In drei Schritten - Situationsanalyse/Zieldefinition; Lösungskonzept; Detailplanung - sollen betriebliche Massnahmen, Siedlungsentwicklung usw. erfasst werden und wenn möglich schon 2005 vor die Landsgemeinde kommen.

Das Führungsgremium werden Regierungs-, Regionen- und Fachvertreter bilden. Dazu kommen vier thematische Arbeitsgruppen (Strassenverkehr; öffentlicher und Langsamverkehr; Wirtschaft und Tourismus; Siedlungsentwicklung und Naturschutz). Das Auswahlverfahren zu diesen Kommissionen ist noch nicht festgelegt, dennoch stellte Freitag dem Pendlerverein einen Einsitz in der ÖV-Gruppe in Aussicht.

Positive Aufnahme

Die Ausführungen von Pankraz Freitag wurden von den Zuhörern mit grosser Genugtuung aufgenommen und mit grossem Applaus quittiert. Das Projekt «Glerner Sprinter» hat zwar seine Schwächen, ist aber aufgrund der bestehenden Zeitnot (die Eingabefristen für Fahrplanwünsche, Trassenreservierungen usw. sind zum Teil schon abgelaufen) ein Optimum. Der Zug ist schnell, man muss zwischen Schwanden und Zürich nicht umsteigen, das Rollmaterial ist komfortabel und trägt bei entsprechender Vermarktung viel zur Attraktivitätssteigerung des Glernerlandes bei. Darüber hinaus ist das Projekt ausbaubar und verhindert keine anderen Projekte.

