



## **Jahresbericht des Präsidenten für das Jahr 2004/2005**

### **Liebe Vereinskameraden/innen, liebe Anwesende**

Mit der Einführung der Bahn 2000 am 12.12.2004 wurde endlich die Vision des Glarner Sprinters wahr. Mit einem grossen Volksfest und vielen geladenen Ehrengästen wurde die erste Ankunft des Kurses gebührend gefeiert. Der Pendlerverein wurde durch die lobenden Worte des SBB CEO Benedikt Weibel erstmals am TV erwähnt. Aber auch den Gästen und den Glarnerinnen und Glarnern erstmalig öffentlich präsent. Einige engagierte Mitglieder haben an diesem Abend die sehr gut besuchte Pendlerbar betreut. Dadurch und vielleicht auch wegen den originellen T-Shirts mit den treffenden Sprüchen gelang es uns viele persönliche Kontakte zu knüpfen und somit viel „Goodwill“ für unsere Sache einzuheimsen. Die Stimmung am Fest war schlicht ausgezeichnet und so verwundert es nicht und niemanden, wenn der harte Kern der Pendler bis zum Morgengrauen ausharrte. Besten Dank sei an dieser Stelle unserem Vereinskollegen Andy März ausgesprochen, der die T-Shirts und Plakate entworfen, produziert und zugleich gesponsert hat.

Der anfänglichen Euphorie folgte jedoch schnell wieder der Alltag und der Winter brachte einige Mängel des Rollmaterials des Glarner Sprinters zu Tage. Ein Rad einer Komposition hatte eine solche Unwucht, dass es im Januar ersetzt werden musste. Die Sitzplätze an den Fenstern wurden auch schon bald einmal gemieden. Zu kalt und zu zügig bei flotter Fahrt im Winter.

Bereits im Januar wurden wir von innovativen Firmengründern für ein Projekt genannt „Kafi+Gipfeli“ kontaktiert. Wir hatten in der Folge die Gelegenheit uns im Februar ein einmaliges Verpflegungskonzept und die Idee eines einzigartigen Marketings vorstellen zu lassen. Mit einem „high Tech“ Rucksack würde uns ein Cappuccino oder Latte-Macchiato angebrüht. Der GlarnerSprinter sollte das Versuchskaninchen für eine schweizerische Markteinführung sein. Doch den hochgesteckten Zielen der Gründer der MobileService GmbH blies der raue Wind der Wirklichkeit entgegen. Die Zertifizierung der deutschen Geräte liess auf sich warten, zudem haben Verantwortlichen der Elvetino den Braten gerochen, die Idee aufgenommen und ähnliche Konzepte entwickelt. Der freie Marktzugang wurde vorerst verhindert. Gleichzeitig wurden wir auch von der Schlagzeile überrascht, dass durch Dieter Hösli ein Projekt mit arbeitslosen Zugsbegleitern lanciert und ein Verpflegungsdienst vorerst für zwei Kurse und zeitlich begrenzt eingerichtet wurde. Der Schreibende hat sich für

eine gemeinsame Dienstleistung beider Ideenhalter stark gemacht und entsprechende Kontakte vermittelt. Leider haben sich aber die beiden Parteien nicht auf ein gemeinsames Konzept einigen können, weshalb wir am Morgen anstelle eines frisch gebrühten Schümlikaffees nur einen Neskaffee geniessen dürfen. Doch sonst sind die Dienstleistungen der jungen Arbeitswilligen sehr zu loben: mit Elan und Eifer werden die Getränke angepriesen und die Verpflegung dargereicht. Und die Glückslösli lassen Spielernaturen noch zusätzlich aufwachen.

Uebrigens wird in Zusammenarbeit der Südostschweiz mit dem Pendlerverein auch die Südostschweiz als Lektüre gratis an Pendler abgegeben. Die Abos werden vom Pendlerverein quasi (vor-) finanziert. Die SO spendet im Gegenzug einen Beitrag in der Höhe der Abos in unsere Vereinskasse. Fragt einmal im ersten Sprinter nach einer Zeitung...

Ebenfalls im Frühjahr wurden wir das erste Mal vorstellig bei der Baudirektion und konnten dem Beauftragten für den OeV, Hr. Daniel Dürst ein erstes Feedback zum Glarner Sprinter geben.

Positiv ist der sehr gute Besetzungsgrad der beiden Kurse am frühen Morgen und am Feierabend verzeichnet. Auch gut besetzt (sicher ab Pfäffikon) sind auch die beiden späteren Kurse. Schlecht dagegen die begrenzte Sitzplatzzahl in der ersten Klasse, die Bestuhlung, der Fahrkomfort und die Temperatur im Winter (zu kalt) wie im Sommer (zu heiss) bewertet. Der Witz mit der „also korrekten Durchschnittstemperatur übers ganze Jahr gesehen“ konnte uns dann nur ein gequältes Lächeln entlocken, es wurde aber erklärt und versichert, das der Kanton betreffend Rollmaterial am Ball bleiben wolle.

Im Juni wurde endlich wieder einmal eine gemeinsame Pendler(heim)fahrt mit dem Schiff auf dem Zürichsee durchgeführt. Auch in diesem Jahr wurde diese Fahrt für einige zum unvergesslichen Erlebnis, das in der Mitte der Fahrt einsetzende Gewitter mit heftigen Gewitterböen und tief fliegenden Bierstangen machte nicht nur der Bedienung sondern auch ein paar Pendlern zu schaffen. Zum Glück konnte man sich nachher im noblen Speiselokal an den Gestaden von Rapperswil vom Stress etwas erholen und die Kleider trocknen. Den Organisatoren dieses Anlasses sei an dieser Stelle ebenfalls gedankt und empfohlen die Lokale nicht nur nach dem Namen zu selektionieren, sondern wenn möglich, vorher zu rekognoszieren.

Der Supergau im Sommer, als der SBB die Lichter ausgingen, hat uns wohl allen gezeigt, wie sensibel und divisil so ein komplexes Verkehrsnetz sein kann und wie abhängig wir von intakten Verkehrsverbindungen sind. Auch die Leistungsgrenzen der anderen Verkehrsmittel wurden klar aufgezeigt, rund um den Bahnhof Zürich spielten sich fast unbeschreibliche Szenen ab. Da wurden Busse und Trams regelrecht gestürmt oder um Taxis gekämpft und gestritten. Dass auch die sofort aufgestellten Informationsbeamten lange Zeit keine Auskunft geben konnten war angesichts des Durcheinanders dieses Unglücks kaum verwunderlich, zum Glück war es ein herrlicher Sommerabend, welcher zum Flanieren in Zürich einlud, sonst hätten sich wohl noch mehr Leute über Ihren Ärger Luft gemacht. Mit der Ausgabe von Gutscheinen wurde der Imageschaden der SBB nur teilweise kompensiert.

Am 22. August die grosse Hochwasserkatastrophe mit verheerenden Hochwasserschäden in der ganzen Schweiz. Der Knoten Ziegelbrücke und die Bahnlinie in Ennenda wurden so stark beschädigt, resp. unterbrochen, dass der Bahnbetrieb zeitweilig eingestellt werden musste resp. später nur stark reduziert gefahren werden konnte. Der Glarner Sprinter war dadurch bereits im ersten Betriebsjahr für längere Zeit nicht verfügbar und eingefleischte Nutzer des Angebots hatten sich dadurch wieder umzustellen. Verwirrung gab es um den Zeitpunkt der Wiedereinführung des Angebots. Die heimische Presse vermeldete zweimal, dass der Sprinter wieder fahre.

Ebenfalls im August hat auf Einladung der Staatsbürgerlichen Gesellschaft Hr. Benedikt Weibel im GH Ennenda einen gut besuchten Vortrag zum Thema „SBB heute und in Zukunft“ abgehalten. Sehr viel Neues wurde darin zwar nicht erzählt, aber auch an diesem Anlass konnten konkrete Kontakte durch unseren Vizepräsidenten Thomi Kistler mit den SBB-Spitzen geknüpft werden. Anlässlich des Besuchs im Glarnerland und der damit verbundenen Fahrt mit dem Sprinter, konnten sich die Verantwortlichen ein gutes Bild über die Situation eines mit 130km fahrenden Vorortszuges in einem Tunnel bei offenen Fenstern machen. An der anschliessenden Vorstandssitzung haben wir uns auch deshalb entschlossen nochmals einen Brief aufzusetzen und bei der SBB vorstellig zu werden.

Wir konnten daraufhin im Oktober einen Termin mit den HH. Schurter, Leiter Regionalverkehr, und Seiler, Projektmanager am Sitz der Regionaldirektion in Zürich, wahrnehmen.

Hier kurz die Ergebnisse der Besprechung:

Ersatz der beiden bestehenden Kompositionen des Glarner Sprinters (vorbehalten die Einigung mit dem Kanton) durch zwei neu zusammengestellte Kompositionen bestehend aus je einen MPZ-Steuer- und Triebwagen, zwei Niederflurwagen 2. Klasse (aus Turbo Kompositionen), zwei weiteren umgebauten Wagen 1./2. Klasse, alle Wagen klimatisiert und neu ausgestaltet (neue Farbe, Stoffbezug, Innenausbau). 1. Klasse z.T. Launchmässig gestaltet (1. Klasse 88 Plätze), Abteile mit Steckdosen, geschlossene WC's. Insgesamt also 6 teilig, entgegen 5-teilig heute.

Einsatz:

Erste Komposition (wenn's rund läuft) möglicherweise bereits im Sommer 2007. Zweite Komposition Fahrplanwechsel 2007/2008.(Dezember 2007).  
(Bild auflegen)

Eine weitere, dritte Komposition ist z.Zt. nicht vorgesehen resp. nicht möglich zu beschaffen, da diese ja aus anderen Kompositionen zusammengesetzt werden. Eine Verdichtung der Verbindungen dadurch nicht möglich.

Wir werden diese Entwicklung selbstverständlich im Auge behalten und da und dort nachhacken.

Auch die Entwicklung des gesamten Mobilitätskonzeptes wird durch vier Mitglieder des Vereins begleitet. Wie aus den letzten Sitzungen zu entnehmen war, wird der OeV von

und in den meisten Arbeitsgruppen klar bestätigt und gestärkt und wird im Mobilitätskonzept sicher eine grosse, wenn nicht tragende Rolle haben. Eine allfällige Strassenlösung wird nicht so schnell zu realisieren sein, da die Meinungen dazu noch weit voneinander abweichen. Als kurzfristige Massnahmen (< 7 Jahre) zur Verbesserung der Verkehrssituation im Glarnerland kommen also fast nur Veränderungen im Umfeld des OeV (Bahn, Bus) in Frage. Zu Glück haben das die meisten der Mitglieder eingesehen.

Wie schon in den vergangenen Jahren möchte ich zum Schluss hier nicht unterlassen meinen Vorstandskollegen und anderen Aktiven für Ihre geleistete Arbeit zu danken und hoffe, dass wir im kommenden Jahr mit viel Freude und Genuss an unser „Pendlerwerk“ gehen. Die steigende Anzahl der Pendlerkollegen freut mich persönlich und bestärkt mich in der Idee des Pendlervereins, welcher also auch nach der Einführung des Glarner Sprinters noch lange kein „Auslaufmodell“ ist.

Glarus, 25.10.2005

Der Präsident: A. Schlittler