



Kanton Glarus
Departement Bau und Umwelt
Fachstelle für öffentlichen Verkehr
Kirchstrasse 2

8750 Glarus

Antwort zur Vernehmlassung zum Grobkonzept öffentlicher Verkehr GL 2014

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Damen und Herren

Der **Pendlerverein Glarus** möchte sich hiermit für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die geleisteten Vorarbeiten bei den zuständigen Behördenmitgliedern bedanken.

Wie wir bereits anlässlich der Sitzung der kantonalen ÖV-Kommission bemerkt haben, ist das vorliegende Konzept ein wichtiger und richtiger Schritt in Richtung der im kantonalen Richtplan definierten Ziele.

Das Grobkonzept umfasst drei mögliche Bahn-Szenarien und bei den Busverbindungen eine Voll- und Light-Version. Der Pendlerverein ist sich durchaus bewusst, dass es sich beim vorliegenden Konzept nur um ein Grobkonzept handelt. Detailberatungen und - Lösungen müssen in einem weiteren Schritt erarbeitet werden. Der Pendlerverein verzichtet deshalb auf allzu detaillierte Vorschläge und behält sich vor, zu einem späteren, konkreterem Planungsstand, Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge zu machen.

Grobkonzept Szenarien / Bestes Szenario B

Der Pendlerverein hat die drei möglichen Szenarien im Bahnverkehr sowie die beiden Varianten im Bussverkehr analysiert und gewertet.

Aufgrund von Kosten/Nutzen Überlegungen und unseren Verpflichtungen den Statuten des Pendlervereins gegenüber, sind wir zur Überzeugung gelangt, dass das beschriebene **Szenario B (Sprinter bis Linthal)** den grössten Effekt für den ÖV im Glarnerland hätte. Wir sind der Meinung, dass dieses **Szenario B mit der vollen Busvariante** zum Tragen kommen sollte. Damit wären 53 %, respektive 64% während den Hauptverkehrszeiten, an einen Halbstundentakt angeschlossen. Dies hätte bestimmt einen starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung



und somit auf den zukünftigen Modalsplitt der Verkehrsträger. Das könnte sich durchaus positiv auf die Verkehrsbelastung der Hauptstrasse des Kantons auswirken.

Der Glarner Sprinter ist ein Erfolgsmodell. Einiger Unkenrufe zu trotz hat in den letzten Jahren der Glarner Sprinter stark an Akzeptanz und Popularität gewonnen. Auf bestimmten Kursen sind heute kaum Sitzplätze der 1. und 2. Klasse vorhanden.

Der Sprinter ist auch ein einmaliger Werbeträger für das Glarnerland und generiert somit auch als Imageträger viel „nicht-quantifizierbaren“ Nutzen. Bereits ist er aus der Glarner Gesellschaft nicht mehr wegzudenken.

Direkte Fahrten von/nach Linthal würden gerade diesen Effekt noch verstärken. Die Tourismusdestinationen in Glarus-Süd werden zu den Profiteuren des Szenario B gehören. Umsteigevorgänge sind nach unserem Wissen und Erfahrung das absolut stärkste Killerkriterium einer Bahnverbindung. Eine direkte Anbindung nach Zürich, dem grössten touristische Reservoir der Schweiz, ist das wichtigste Argument, das Konzept „Glarner Sprinter“ weiterzuführen.

Die Variante „Voll“ im Busbetrieb ist in jedem Fall anzustreben. Nur durch einen Vollausbau wird eine wirkliche Verbesserung der Versorgung erreicht. Einzelne Linien sind aber bei Bedarf zu überprüfen.

Mobilitätsmarketing

Im vorliegenden Grobkonzept ist kein Punkt zum Mobilitätsmarketing zu finden. Es ist unseres Erachtens unabdingbar ein gutes Marketing zum ÖV zu haben. Leider hapert's in diesem Punkt. Die Bevölkerung ist nicht oder nur mangelhaft über die bestehenden (und zukünftigen) Busverbindungen innerhalb des Glarnerland informiert (Bspw. Schnellkurse, Nachtverbindungen).

Gewisse SBB-Dienstleistungen werden im Kanton nicht angeboten (Fly & rail, Check in am Bahnhof, etc.). Gerade solche Dienstleistungen bürden ein gewisses Potential in Rand- oder Aussenregionen und tragen viel zur allgemeinen Wahrnehmung und Image bei.

Zahlen zur Belegung / Pendlerstatistik: Bis 2006 waren uns steigende Benützungangaben auf allen Verkehrsträgern bekannt. Wir vermischen solche Angaben im vorliegenden Konzept. Sie sind als Argumentation und aus Marketing Überlegungen unerlässlich.

Das Marketing ist ein Erfolgsfaktor! Hier haben wir Defizite. Gemäss Richtplan kann aber gerade an diesem Punkt jederzeit und ohne irgendwelche Abhängigkeiten gearbeitet werden.



Kosten/Infrastruktur/Rollmaterial

Die ausgewiesenen Mehrkosten für das Szenario B von 1,5 Mio. gegenüber den Kosten von heute finden wir durchaus angebracht und verkräftbar. Allenfalls sollten noch zusätzliche Abklärungen und Offerten von anderen Anbietern des ÖV's (Transportunternehmungen, Die Post, SOB etc.) eingeholt werden. Möglicherweise liessen sich da einige Franken sparen.

Mit einiger Genugtuung haben wir von den Umbauplänen des Bahnhofs Glarus der SBB gelesen. Dass die Situation schon lange nicht mehr den Sicherheitsstandards entsprechen, haben wir vor Jahren bemängelt. Nichts desto trotz sollte ein allfälliger Ausbau einer Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Netstal nicht aus den Augen verloren werden. Mögliche Zukunft Szenarien sehen eine Aufwertung des Vollknotens Ziegelbrücke vor. Um die benötigte Flexibilität bei der Fahrplangestaltung nicht zu verlieren, erachten wir es als unerlässlich, auch in Netstal kreuzen zu können.

Der Standard des eingesetzten Rollmaterials, ist nach Möglichkeit zu heben. Vom Domino-Konzept der SBB sind wir leider enttäuscht worden. Wir hoffen sehr, dass mit dem Lion-Konzept nicht wieder dasselbe passiert. Auf die Qualität und Komfort der Verbindungen ist strikte acht zu geben. Klimaanlage und Niederflurwagen sind heute ein Muss. Auch genügend Stauraum für das Gepäck muss vorhanden sein, damit ein Angebot einer Verbindung bei den Reisenden die nötige Akzeptanz findet.

Weitere Zukunft

Im Hinblick auf die Angebotsplanung 2018 muss die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen Schwyz, St. Gallen und Graubünden verstärkt werden. IC Halte in Ziegelbrücke dürfen nicht zu Spielbällen von Kantonsinteressen werden. Optimierung der Strecke Zürich-Chur müssen auch immer die Gemeinden am Kerenzerberg in Betracht ziehen. An der ÖV-Kommissionssitzung wurde über Verhandlungen zum Tarifverbund „Ostwind“ informiert. Einen solchen Tarifverbund erachten wir als sinnvoll. Eine strikte Kosten/Nutzen Betrachtung ist dabei aber nötig.

Fernverkehr

Wir stellen fest, dass in diesem Konzept die weitere Anbindung an den übrigen Fernverkehr vollständig fehlt. Zumal absehbar ist, dass ab Dezember 2013 voraussichtlich alle 30 Minuten ein IC in Ziegelbrücke vorbeifahren wird. Verschiedene Kreise haben die Idee, diese IC's in Ziegelbrücke anhalten zu lassen. Der Pendlerverein ist in Kenntnis und unterstützt, dass solche Varianten derzeit durch Dritte in Ausarbeitung sind und geprüft werden. Sie werden voraussichtlich im Dezember der Öffentlichkeit präsentiert. Damit ist allerdings für den Pendlerverein keine Lösung präjudiziert. Wir

Pendlerverein Glarus, 8750 Glarus

c/o A. Schlittler, Rosengasse 27, 8750 Glarus, 079 756 11 65



werden auch gerne diese Varianten prüfen und unsere Meinung dazu bilden.

Wir hoffen, dass wir Ihnen zum ÖV-Konzept einigen Input vermitteln konnten und danken Ihnen für Ihre geschätzte Arbeit. Gerne würden wir über die weiteren Schritte informiert werden und hoffen, auch bei den Detailberatungen weiter involviert zu werden.

Mit bestem Dank und vorzüglicher Hochachtung.

PENDLERVEREIN GLARUS

Der Präsident:

Andreas Schlittler