

Vernehmlassung zum Vorschlag Verbindung Glarnerland - Zürich

(Vorschlag SBB, vorgestellt am 1. Mai 2002 bei der Baudirektion in Glarus)

Allgemeines

Wir sind der Überzeugung, dass im Glarnerland keine grossen neuen Industriebetriebe auf Grund der globalen Situation und des hohen Preisniveaus in Westeuropa mehr angesiedelt werden können. Diesen Umstand können Strassen- wie Bahnausbauten keineswegs verändern. Entwicklungsmöglichkeiten sehen wir noch bei Domizilgesellschaften und im Dienstleistungssektor. Grosse Stärken sehen wir im Tourismus und in einer attraktiven Wohnregion mit sehr hoher Lebensqualität. Das Glarnerland muss für Pendlerfamilien mit guten Einkommen, welches sie im Grossraum Zürich verdienen als Wohn- und Freizeitraum vermarktet werden. Wichtig ist auch, dass Pendlerfamilien bei uns integriert werden und am politischen und kulturellen Leben teilnehmen können. Dazu sind gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr zu fördern ohne jedoch die vernünftigen und notwendigen Bedürfnisse des Individualverkehrs zu vernachlässigen.

Grundsätzliches

Aus Kostengründen sind zwei Halte von Fernverkehrszügen mit Anbindung des Regionalverkehrs in Ziegelbrücke dem Glarner Sprinter vorzuziehen. Entgegen der Absicht der SBB sind die ÖBB weiterhin bemüht den Fernverkehr über Bregenz- St. Margarethen – St. Gallen – Zürich Flughafen zu führen. Dann müssten für Buchs und Sargans direkte Ersatzverbindungen angeboten werden, von denen Ziegelbrücke und das Glarnerland auch profitieren könnten (Fernverkehrszüge) Diese Entwicklung gilt es im Auge zu behalten.

Beim Vollausbau der Strecke Zürich – Chur (höhere Fahrgeschwindigkeiten) ist der IC Halt nach wie vor zu fordern. Denkbar wäre auch ein Flügelzug im Fernverkehr, welcher in Ziegelbrücke getrennt und zusammengeführt wird. Ein Ast Glarnerland und der andere Chur oder Buchs.

Angebot 2005 (Glarner Sprinter)

Als Alternativangebot sind die schnellen Direktzüge Glarnerland – Zürich mit Halt in Schwanden-Glarus- Näfels/Mollis – Ziegelbrücke – Pfäffikon SZ – Zürich HB und in der Gegenrichtung sehr zu begrüssen.

Aus Sicht der Bahnbenützer und den Erfahrungen mit dem Taktfahrplan ist ein regelmässiger Stundentakt an allen sieben Tagen, einem zeitlich eingeschränktem Angebot vorzuziehen. Für den Tourismusverkehr sind gezielte Verbindungen bis Linthal zu verlängern. Ein Zweistundentakt von Montag bis Freitag kann den Bedürfnissen der Pendler genügen, deckt aber die Wünsche des Tourismus und Freizeitverkehrs nicht ab. Für langfristige Frequenzsteigerungen und zur Förderung des Umsteigens auf das öffentliche Verkehrsmittel ist ein durchgehender regelmässiger Takt an allen Wochentagen unerlässlich.

Damit die Kosten besser aufgeteilt werden können, wenn der Kanton Schwyz dazu bereit ist, sind zusätzliche Halte des Glarner Sprinters in Lachen (Busanschluss) und Siebnen/Wangen (Busanschluss) zu prüfen. Ein Nachteil dieser Lösung könnte sicher die Gefährdung der S2 im Abschnitt Pfäffikon SZ – Ziegelbrücke sein. Auf der anderen Seite würden diese zusätzlichen Halte die S2 zwischen Zürich und Pfäffikon SZ entlasten.

Als Ergänzung zu den schnellen Verbindungen ist die Führung eines Regionalzuges im Anschluss an die S2 sicher sinnvoll, wenn diese nicht im Stundentakt angeboten werden. Die Anbindung des Regionalverkehrs an die S2 ist aus fahrplantechnischen Gründen nur in der Lastrichtung möglich, deshalb ist die stündliche Führung des Glarner Sprinters mit Anbindung an das Busnetz zur Feinverteilung vorzuziehen.

Wichtig ist auch das der heutige durchgehende IR Takt mit der Vollspinne in Ziegelbrücke nebst dem zusätzlichen Angebot des Glarner Sprinters als Grundangebot unverändert im Angebot bleibt.