

Baudepartement des Kantons Schwyz  
RR Othmar Reichmuth  
Postfach 1200  
6431 Schwyz

Siebnen, 20. Januar 2014

## Vernehmlassung zur Strategie öffentlicher Verkehr 2030

### Vernehmlassungsantwort der Grünliberalen Partei des Bezirk March

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Othmar Reichmuth  
Sehr geehrte Frau Regierungsrätin, sehr geehrte Herren Regierungsräte  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns Gelegenheit geboten, eine Vernehmlassungsantwort zur regierungsrätlichen Vorlage einzureichen. Gerne nehmen die Grünliberalen diese Möglichkeit wahr und geben folgende Stellungnahme ab.

#### Generelle Standpunkte der Grünliberalen:

Ein bedürfnisgerechter und umweltverträglicher Ausbau der Verkehrswege gehört zu den Kernanliegen unserer Partei. Der vorliegende Entwurf „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ wurde, unserer Einschätzung nach, umfassend ausgelegt, grösstenteils bedürfnisorientiert abgefasst und übersichtlich strukturiert. Von daher stehen wir dem Papier grundsätzlich positiv gegenüber.

Generell möchten wir auf folgende Aspekte hinweisen:

Das grösste Hindernis in der Umsetzung der Strategie, sehen wir bei der Finanzierung:

Wie Sie im Entwurf festhalten, könnte die Umsetzung der Strategie, bis zum Jahr 2030, zu einer Erhöhung des Abgeltungsbedarfs um 50 % gegenüber dem Referenzjahr 2015 führen. Weiter schreiben Sie, dass der Bedarf nicht linear ansteigen dürfte, weil grössere Ausbauten erst in der Dekade 2020 bis 2030 geplant sind. Wir sind der Meinung, dass ein realistischer Ausblick auf die Kantonsfinanzen in dieser Grössenordnung und aus heutiger Sicht nicht möglich ist. Eine Realisierung der „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ dürfte nur dann zu erwarten sein, wenn sich die Lage bei den Staatsfinanzen bis zum Jahre 2030 gegenüber heute deutlich verbessert. Dafür gibt es derzeit keine verbindlichen Anzeichen und die Strategie stützt sich - aus heutiger Sicht - auf sandigen Untergrund.

Besonders positiv betrachten wir die Risikoabfederung des Konzeptes, welche durch die flexible Umsetzung des Massnahmenplans gegeben ist:

Im Entwurf „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ ist von einem modularen Ausbau des Netzes die Rede, welcher sich schrittweise umsetzen lässt. Über die definitive Angebotsentwicklung - und damit über die Kosten - soll der Kantonsrat alle vier Jahre im Rahmen des Grundangebots und abgestimmt auf die finanziellen Möglichkeiten des Kantons neu entscheiden dürfen. Ein modular aufgebauter Massnahmenplan nimmt die Problematik der ungesicherten Finanzierung - aufgrund der angespannten, finanziellen Situation bei den Kantonsfinanzen - auf und bietet stattdessen eine risikoreduzierte und flexible Entscheidungsgrundlage an. Dieser Aspekt im Konzept erlaubt es, einer Verschuldung vorzubeugen und notfalls auf Nicht-finanzierbare Ausbauten zu verzichten.

## Speziell möchten wir aus Sicht der Grünliberalen March noch auf folgende Punkte hinweisen:

Wir teilen die Meinung, die knappen finanziellen Mittel dort zu investieren, wo die Verkehrsströme am meisten wachsen, voll und ganz. Auch wir sind der Ansicht, dass das Angebot dort ausgebaut werden soll, wo am meisten Fahrgäste gewonnen werden und damit die grösste Wirkung erzielt werden kann. Es ist wichtig, in der Ausserschwyz die Bahnhöfe Pfäffikon und Siebnen-Wangen zu stärken sowie die Anschlüsse nach Zürich weiter zu verbessern.

Bisher war die Verkehrspolitik im Kanton Schwyz immer nur eine Reaktion auf dringende Bedürfnisse, die sich aus der rasanten Bevölkerungsentwicklung ergaben. Die Massnahmen des Kantons Schwyz und seiner Partner beschränkten sich leider nur auf die nachträgliche Bereitstellung von Transportkapazitäten. Wir sind der Ansicht, dass ein Strategiepapier auch visionäre Ziele und Lösungsansätze beinhalten muss. Eine Strategie sollte proaktiv sein.

Im vorgelegten Strategiepapier fehlen leider einige Vorschläge, die in der öffentlichen ÖV-Debatte im Januar 2012 unter [echo.oev@sz.ch](mailto:echo.oev@sz.ch) eingegeben wurden.

Zukunftsgerichtete und nachhaltige Lösungsansätze zur Optimierung und Ausdehnung des ÖV-Angebotes im Kanton Schwyz fehlen im vorgelegten Entwurf gänzlich. Mit hervorragenden ÖV-Anbindungen können in der Raumplanung Ballungszentren provoziert, antizipiert und gestaltet werden. Wir erachten es daher als richtig, dass in der kantonalen Raumplanung Siebnen-Wangen als Entwicklungsschwerpunkt definiert ist und nun auch in der ÖV-Anbindung gestärkt und ausgebaut werden soll.

Ein Vorschlag zur Schwerpunktbildung und zur Verbesserung des Schienenstreckennetzes rund um den oberen Zürichsee ist die Anknüpfung des Rickentunnels an die March.

Es soll der Rickentunnel mit der SBB-Linie Pfäffikon – Ziegelbrücke verbunden werden. Mit einer kurzen einspurigen Neubaustrecke zwischen dem Rickentunnel und dem Gebiet um den

Flugplatz Schänis soll der Rickentunnel mit der bestehenden Linie Uznach – Ziegelbrücke verbunden werden. Mit einer neu zu erstellenden Eisenbahnbrücke über die Linth und die Autobahn A3 im Raum Schänis / Biltlen können die SBB-Strecken Uznach – Ziegelbrücke und Pfäffikon – Ziegelbrücke miteinander verknüpft werden, ohne die Spitzkehre in Ziegelbrücke abzufahren.

Ausgangslage:

Der Rickentunnel ist heute nur über die von der SOB betriebene Linie Pfäffikon – Rapperswil – Uznach entlang dem rechten Obersee-Ufer erschlossen. Eine direkte Zufahrt aus Ziegelbrücke und aus der March an den Rickentunnel besteht heute nicht. Eine Eisenbahnlinie rund um den Obersee existiert nicht.

Vorteile der vorgeschlagenen Verbindung Rickentunnel - March:

Mit den vorgeschlagenen Neubaustrecken entsteht eine geschlossene Eisenbahnlinie rund um den Obersee. Die geplante Stadtbahn Obersee kann damit rund um den Obersee zirkulieren. Die Regionen Ausserschwyz und See-Gaster werden neu mit Schienen-ÖV verbunden werden.

Mit der vorgeschlagenen Verbindung des Rickentunnels mit der Strecke Pfäffikon – Ziegelbrücke entsteht eine redundante Schienenverbindung aus dem Raum St. Gallen in den Raum Zürich, ohne über das Nadelöhr Oerlikon zu verkehren. Zudem gewinnt die Ricken-Linie als Zubringer zum Gotthard Basistunnel an Attraktivität, wenn die Bahnlinie vom Rickentunnel über die March zum Sattel oder zum geplanten Zimmerbergtunnel führt.

Der Kanton Schwyz als Miteigentümer der SOB kann auf seinem Kantonsgebiet auch im Regionalverkehr der March von den SOB-Zugskompositionen mit Verbindungen in den Raum St. Gallen profitieren.

Die zur Zeit wenig genutzte Eisenbahnlinie durch den Rickentunnel kann mit der Streckenführung durch die March für den Güterverkehr aus dem Raum Zürich oder ab der Gotthard-Linie ( nach Inbetriebnahme des Zimmerbergtunnels ) in den Raum St. Gallen intensiver genutzt werden. Gleichzeitig steht die neue Schienenverbindung auch für den Personenverkehr zur Verfügung: für den überregionalen Verkehr zwischen den



grossen Agglomerationen St. Gallen und Zürich, sowie auch für den Regional- und S-Bahn-Verkehr rund um den oberen Zürichsee.

Über die Verbindung Rickentunnel – March können Schnellzugskompositionen entlang dem linken Zürichseeufer schneller in die Stadt Zürich gelangen als über Rapperswil. Auch unter Beibehaltung der Achse Süd-Ost ( Romanshorn – Rickentunnel – March – Luzern ) besteht die Möglichkeit, entweder an den Schnellzugsbahnhöfen Siebnen-Wangen oder Pfäffikon SZ auf die Schnellzüge Chur – Zürich umzusteigen.

Die Fahrplangestaltung kann mit der Strecke March – Rickentunnel flexibler gestaltet werden. An der Graphentheorie kann ideal festgehalten werden: so rasch wie nötig von Knoten zu Knoten – gemeint sind die Umsteigebahnhöfe. Die Takt-Züge können sich auf den neuen Verbindungen noch idealer gleichzeitig in den Umsteigebahnhöfen treffen und garantieren das auf die Minuten abgestimmte Angebot bis hinein in abgelegene Regionen.

Mit der hier vorgeschlagenen Verbindung Rickentunnel – March kann mit dem optimalen Einbezug der bereits bestehenden Schienenstrecken eine neue attraktive Relation erstellt werden. Dazu sind nur sehr kurze Neubaustreckenabschnitte zu bauen. Die neue Relation steht sowohl dem überregionalen Verkehr, als auch dem Regional- und S-Bahn-Verkehr und dem Güterverkehr ideal zur Verfügung. Mit dieser Massnahme kann die Rickenstrecke in ihrer Bedeutung aufgewertet werden. Die Vorteile sind sowohl national (redundante Umfahrung des Nadelöhres Oerlikon, Zubringer zum Gotthard Basistunnel) wie auch regional (Stadtbahn Obersee, S-Bahn rund um den Obersee) von Bedeutung.

Mit der hier vorgeschlagenen Verbindung Rickentunnel – March kann auf der Bahnverbindung aus dem Raum St. Gallen in den Raum Zürich und umgekehrt die Fahrzeit um einige Minuten verkürzt werden. Zudem können attraktive Umsteigebeziehungen an den Schnellzugsbahnhöfen Siebnen-Wangen und Pfäffikon SZ ermöglicht werden: zum und ab dem Glarner Sprinter nach Glarus, zum und ab dem Schnellzug nach Sargans – Chur.

Die heutige Zufahrtsstrecke von Pfäffikon über Rapperswil an den Rickentunnel ist nur einspurig befahrbar. Ein kostenintensiver und aufwändiger Ausbau auf Doppelspur ist geplant. Wird die Verbindung Rickentunnel – March realisiert, entsteht automatisch eine Art „Doppelspur“, die einerseits auf der linken und andererseits auf der rechten Oberseeseite verläuft. Die Strecke Pfäffikon – Bilten verläuft bereits heute doppelspurig. Auf diesem Streckenabschnitt bestehen genügend Überholmöglichkeiten, wenn die mittelfristig geplante Überholspur im Bereich des Bahnhofes Siebnen-Wangen gebaut sein wird. Hingegen ist dieser Vorteil auf der Strecke Rapperswil – Rickentunnel nicht gegeben und kann dort kaum realisiert werden.

Die zur Verwirklichung dieses Vorschlages zu bauenden sehr kurzen Streckenabschnitte kommen in dünn besiedeltem Gebiet mit wenigen geologischen Hemmnissen zu liegen. Die Kosten sind begrenzt.

Hintergrund:

Der Bundesrat muss darlegen, wie die Eisenbahninfrastruktur über das 2008 vom Parlament beschlossene Projekt hinaus ausgebaut werden soll. Das inzwischen europaweit einzigartig verdichtete Schienennetz der Schweiz verlangt abschnittsweise Neubaustrecken, um der grossen Nachfrage auch in Zukunft entsprechen zu können. Zudem sollen mit einem Infrastrukturausbau der Bahn auch Fahrzeitverkürzungen realisiert werden.

Die Namen wechseln – Gesamtschau FinÖV, zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur ( ZEB ), Bahn 2000 2. Etappe, Bahn 2030 - , es geht immer um die gleiche Frage: Wo und mit wie viel Geld soll das Bahnnetz über die grossen Neat-Tunnel hinaus weiter ausgebaut werden ?

Die hier vorgeschlagene Verbindung Rickentunnel – March ist ein zukunftsweisendes Projekt zur Optimierung der bestehenden Bahninfrastruktur , zur Verkürzung von Fahrzeiten und zur Eröffnung neuer attraktiver Verbindungen zwischen den Zentren St. Gallen und Zürich, mit erweiterten Umsteigebeziehungen, zur Verbesserung des Regionalverkehrs rund um den Obersee.



Im vorgelegten Strategiepapier wird vorgeschlagen, die ÖV-Verbindungen zwischen dem Linthgebiet und der March seien durch Verdichtungen im Busnetz zu realisieren. Wir sind der Meinung, dass diese Verbesserungen der Beziehung idealer auf der Schiene umgesetzt werden.

Ist die Strecke Pfäffikon – Ziegelbrücke überlastet ?

Sollen auf der Strecke Pfäffikon – Ziegelbrücke zusätzliche Züge verkehren, so stellt sich die Frage, ob dieser Streckenabschnitt noch Kapazitäten aufweist, um diese zusätzlichen Verbindungen aufnehmen zu können. Insbesondere auch unter Berücksichtigung des geplanten Halbstundentaktes des Intercity Zürich – Chur ( im Projekt Bahn 2030 ).

Im Regionalverkehr und im Schnellzugsverkehr wird auch weiterhin an der Regel von zwei Abfahrten pro Stunde und Richtung festgehalten. Die Distanz zur Spinne Hauptbahnhof Zürich ergibt in der March nur während eines berechenbaren engen Zeitfensters eine verdichtete Belegung der Zugstrecke ( der Schnellzug fährt im Bereich Siebnen – Schübelbach auf die S2 auf ). In der übrigen Zeit besteht genügend Kapazität, zusätzliche Züge einzuflechten, die die Strecke Pfäffikon – Ziegelbrücke traversieren. Das Umsteigen kann sowohl am Schnellzugsbahnhof Pfäffikon SZ als auch am Schnellzugsbahnhof Siebnen-Wangen ermöglicht werden, je nach Streckenauslastung. Mit dieser Konstellation besteht eine Flexibilität, die kaum anderswo vergleichbar ideal realisiert werden kann. Zudem ist in der Angebotswerkstatt mittelfristig eine Überholspur im Bereich zwischen den Bahnhöfen Siebnen-Wangen und Schübelbach-Buttikon bereits geplant.

In der zur Vernehmlassung aufgelegten Strategie fehlt die Stadtbahn Obersee gänzlich. Wir gehen davon aus, dass sie im Entwurf vergessen wurde. Sie gehört aber im Strategiepapier zwingend aufgeführt.

Zudem fehlt in der Strategie das schon lange gewünschte und postulierte Nachtangebot bis mindestens Siebnen-Wangen. Heute besteht dieses Angebot leider nur bis Lachen. Mit einem erweiterten Nachtangebot bis Siebnen-Wangen können auch neue Verbindungen angestrebt werden. Es sollte ermöglicht werden, ein Nachtangebot der S5 über den Seedamm bis nach Siebnen-Wangen zu führen.

Der im Strategiepapier angeregte neue Bahnknoten in Sattel entspricht meines Erachtens keinem Marktbedürfnis. Auch für den Halbstundentakt zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz besteht zuwenig Nachfrage. In ein solches Projekt sollten keine Investitionen getätigt werden. Stattdessen sind die Verbindungen aus dem Raum March nach Zürich und ins Linthgebiet / Gaster / St. Gallen auf der Schiene auszubauen.

Im Strategiepapier wird angeregt, die grossen Einkaufszentren im Kanton mit dem ÖV besser zu erschliessen. Diese Ansicht teilen wir nicht. Der Konsument wird aus rein praktischen Gründen auch weiterhin die Einkaufszentren mit seinem Privatfahrzeug ansteuern. Zudem erachten wir es als nicht korrekt, wenn die grossen Einkaufszentren mit ÖV-Erschliessung bevorzugt werden. Die Detailhandelsanbieter in den Dörfern werden damit zusätzlich konkurrenziert. Dabei sind es eben gerade die Geschäfte in den Dörfern, die mit ihrem bewohnernahen Angebot die Versorgung sicherstellen, ohne dass übermässiger Verkehr infolge Einkaufstourismus entsteht. Hingegen erachten wir es als wichtig, die grossen Schulzentren mit ÖV gut zu erschliessen. Die Schüler sind konstant treue ÖV-Nutzer. Hierbei möchten wir in Erinnerung rufen, dass mit einer proaktiven ÖV-Strategie und hervorragenden ÖV-Anbindungen raumplanerisch Ballungszentren provoziert und gestaltet werden können. Mit der ab Juni 2014 entscheidend verbesserten Anbindung von Siebnen-Wangen an den Schienenverkehr eignet sich dieser Standort neu auch als überregionaler Schulstandort. Zum Beispiel für eine Mittelschule Linthgebiet, die verschiedentlich von Politikerkreisen aus Rapperswil angeregt wurde.

Anregung zum Thema Zonentarif in der March: Im Augenblick haben wir ja nur einen Zonentarif wenn die Fahr innerhalb der March mit einer ausserhalb verbunden ist. Wir haben jedoch wie die Untersuchungen des Amtes für ÖV zeigen auch einen sehr grossen regionalen Verkehr wo mit einem eigenen Zonentarif eine deutliche Attraktivitätssteigerung erreicht werden kann. Dies weil sich damit die Fahrt beim Ticket deutlich vereinfacht.

Zu konkreten Textstellen im Strategieentwurf möchten wir wie folgt eingeben:

**Seite 8:** Tarifverbund

Der Kanton Glarus ist neu dem Z-Pass beigetreten. Das Reisen aus der March in den Kanton Glarus ist dadurch einfacher. Diese Textstelle sollte aktualisiert werden.

**Seite 11:** Als weitere Massnahme ist für Siebnen-Wangen die oben ausgeführte Verbindung Rickentunnel – March in der Tabelle zu ergänzen.

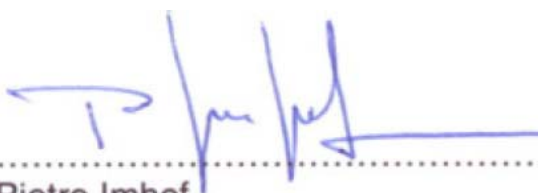
**Seite 14:** der angeregte Zonentarif für die March erachten wir als gute und kundenfreundliche Idee.

**Seite 14:** Organisation:

Wir machen den Vorschlag, dass der Kanton Schwyz einen ÖV-Begleirat gründet. Der ÖV-Begleirat sollte in der Organisation Seite 14 zusätzlich aufgeführt werden. Ein Reglement bestimmt seine Tätigkeit.

Grünliberale Partei Bezirk March

Siebnen, 20.01.2014



Pietro Imhof

Sektionsleiter Grünliberale Partei Bezirk March