

**Beschluss Nr. 909/2017**

Schwyz, 28. November 2017 / ju

**Bahnzukunft Ausserschwyz – Regionalbahn Ausserschwyz und Aufwertung Bahnknoten Pfäffikon**  
Beantwortung des Postulats P 6/17

**1. Wortlaut des Postulats**

Am 30. Mai 2017 haben die Kantonsräte Dr. Rudolf Bopp, Markus Ming und Dr. Michael Spirig folgendes Postulat eingereicht:

*„Ausgangslage: Gemäss öV-Konzept<sup>1</sup> des Kantons Schwyz sind für die Ausserschwyz im Horizont 2030+ zusätzlich zur Zürcher S-Bahn Stadtbahnzüge vorgesehen. Diese sollen in Kombination mit zusätzlichen Haltestellen das überlastete Strassennetz im Grossraum Pfäffikon entlasten. Um dieses Konzept, das auf dem aktuellen Angebot mit S-Bahn Zügen von Zürich bis Ziegelbrücke aufbaut, zu realisieren, ist in der March ein Überholgleis notwendig. Bis diese Infrastrukturanlage realisiert ist, bleibt die weitere Angebotsentwicklung in der Ausserschwyz blockiert.*

*Die „Ausserschwyz“ ist aus Sicht des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) eine Randregion. Dadurch ist der Schwyzer Einfluss auf die Fahrplangestaltung der S-Bahn Zürich entsprechend beschränkt. Die starke Auslastung der verfügbaren Trassen durch Fern- und Güterverkehr beeinflussen unsere Optionen zusätzlich. Seit der Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen Entscheide zum Ausbau der Bahn-Infrastruktur auf Bundesebene. Anliegen wie ein zusätzliches Überholgleis in der Obermarch haben damit einen schweren Stand und stehen in starker Konkurrenz mit den Anliegen anderer Regionen/Kantone.*

*Im Hinblick auf den Ausbauschnitt 2030 (AS 2030) hat der Kanton Schwyz ein Angebot mit einer Stadtbahn Obersee Rapperswil – Pfäffikon – Lachen – Siebnen-Wangen eingereicht (RRB Nr. 780/2016). Gemäss Regierungsrat muss der Kanton Schwyz allerdings befürchten, dass die für eine Stadtbahn Obersee notwendigen Infrastrukturen nicht im AS 2030 durch den Bund finanziert werden können, da die im AS 2030 zur Verfügung stehenden Mittel primär zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen aufgrund von Überlasten eingesetzt werden sollen. Der Ausbauschnitt 2030 soll bereits im Jahr 2018 dem Bundesparlament vorgelegt werden.*

*Kritische Würdigung: Die unbefriedigende Situation mit der S27 (March-Shuttle), die durch das fehlende Überholgleis in der Obermarch bedingt ist, wird noch bis mindestens 2025 Bestand haben (RRB Nr. 780/2016). Gemäss Referenzkonzept 2025 soll bis zu diesem Datum mit einer Überholgleisanlage zwischen Siebnen - Wangen und Reichenburg der ursprüngliche Zustand mit Direktverbindungen nach Zürich von den Bahnhöfen Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten wiederhergestellt werden. Ob die dafür notwendige Infrastruktur aber tatsächlich erstellt wird, ist angesichts der vielen und teilweise grossen Infrastrukturanpassungen, die durch den nationalen Bahninfrastrukturfonds finanziert werden sollen, alles andere als gesichert. Im Referenzkonzept 2025 wird denn auch explizit darauf hingewiesen, dass die notwendigen Infrastrukturen noch nicht abschliessend definiert sind.*

*Insgesamt ist zu befürchten, dass der Regionalverkehr zu Lasten des Personenfern- und des Güterverkehrs immer mehr aufs Abstellgleis gerät. Anzeichen für diese Entwicklung sind der March-Shuttle und die seit 2009 und 2013 verschlechterten Anschlüsse aus den Höfen und Einsiedeln nach Zürich sowie die unbefriedigende Situation im Talkessel von Schwyz seit der Eröffnung des Gotthard Basistunnels (RRB Nr. 59/2017).*

*Das Beispiel des Kantons St. Gallen mit der Einführung der Stadtbahn Obersee, Teil 1 per 2019 zwischen Rapperswil und Uznach zeigt, dass Erfolge und Verbesserungen mit Beharrlichkeit erreichbar sind, wenn es gelingt die lokalen Anliegen von den überregionalen und nationalen Randbedingungen zu entkoppeln.*

*Absicht und Ziele: Aufbauend auf dem bestehenden öV-Konzept des Kantons sollen für die Region Ausserschwyz konkrete Entwicklungsmöglichkeiten des Bahnangebotes aufgezeigt/abgeleitet werden. Um den regionalen Anliegen gerecht zu werden, sollen diese Ansätze möglichst unabhängig von übergeordneten Interessen (ZVV) sein und möglichst ohne zusätzliche Infrastrukturausbauten auskommen.*

*Folgende Ziele stehen für uns im Vordergrund:*

- Aufwertung des Bahnhofes Pfäffikon SZ zu einem Drehkreuz/Vollknoten ähnlich Arth-Goldau mit qualitativ und quantitativ guten Umsteigeverbindungen nach Zürich, Zürich-Flughafen, Glarus/Chur, Rapperswil/St. Gallen und Innerschweiz/Einsiedeln;*
- Stärkung des regionalen Angebotes durch die Schaffung neuer Direktverbindungen aus der March Richtung Höfe und Richtung Samstagern/Einsiedeln mit guten Umsteigeverbindungen in Richtung Zürich/Zürich-Flughafen in Pfäffikon;*
- langfristig gesicherte Bedienung der vorhandenen Haltestellen in der Obermarch;*
- Verbesserung der Verbindungen ab Einsiedeln, Biberbrugg und Schindellegi-Feusisberg nach Zürich, Rapperswil, March und Innerschweiz.*

*Lösungsansätze: Als konkrete Möglichkeit zur Umsetzung der oben genannten Ziele sehen wir die Schaffung einer Regionalbahn Ausserschwyz mit Pfäffikon als Drehkreuz. Der Lösungsansatz beinhaltet die folgenden Elemente (vgl. beigefügten Netzplan):*

- Bahnknoten Pfäffikon SZ mit Halten des Fernverkehrs Zürich-Chur und Arth-Goldau – St. Gallen;*
- Regionalbahnlinie Ziegelbrücke – Wädenswil mit Anschluss in Pfäffikon Richtung Rapperswil und Zürich/Uster oder Uznach;*
- Regionalbahnlinie Siebnen/Wangen – Samstagern mit Anschluss in Richtung Einsiedeln<sup>2</sup>;*
- zusätzliche Haltestellen in der March gemäss dem öV-Konzept des Kantons<sup>3</sup>.*

*Der Wegfall von Direktverbindungen aus der March nach Zürich kann durch attraktive Umsteigeverbindungen in Pfäffikon (am gleichen Gleis) und einer insgesamt verkürzten Reisezeit kompensiert werden. Um die Realisierungschancen zu erhöhen, soll die Regionalbahn Ausserschwyz möglichst ohne zusätzliche Infrastrukturausbauten auskommen. Bei der Konkretisierung einzelner Elemente ist darauf zu achten, dass eine Weiterentwicklung der Regionalbahn Ausserschwyz in Richtung einer überregionalen Stadtbahn im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee offenbleibt.*

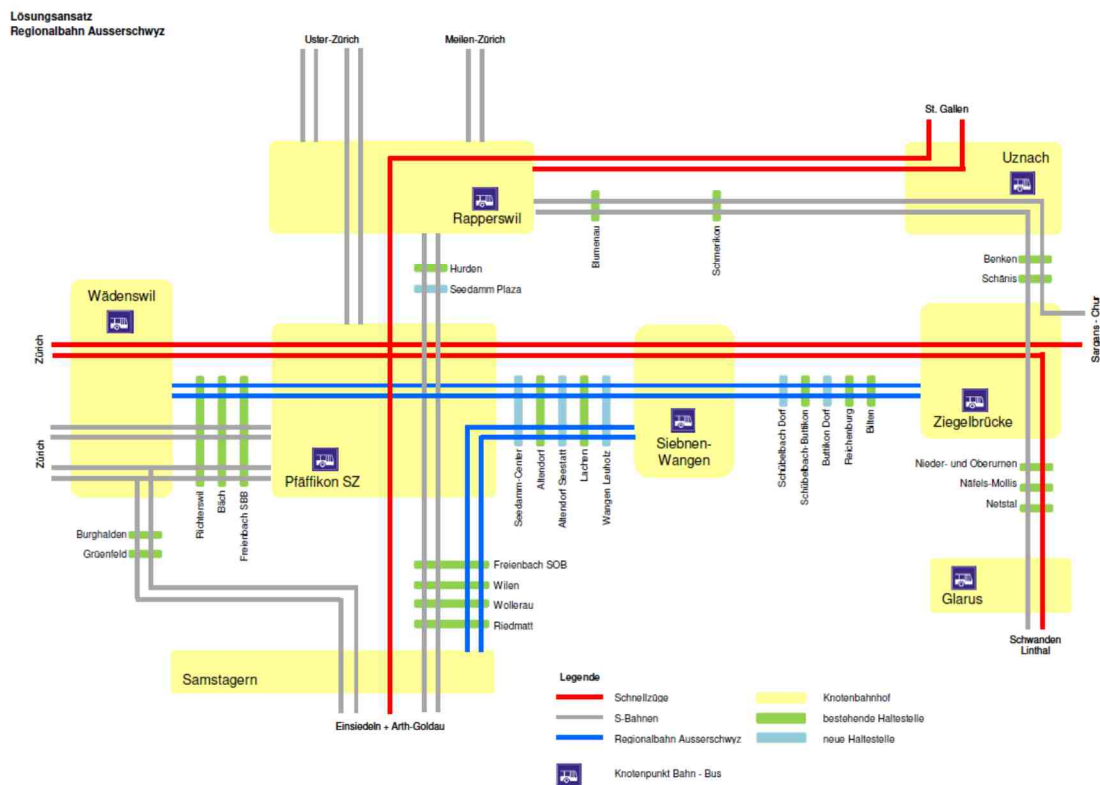
*Vorteile und Nutzen: Bei diesem Lösungsansatz würden die Züge der S-Bahn Zürich nur noch bis Pfäffikon geführt (Ausnahme S25). Damit ergeben sich die folgenden Vorteile:*

- Vergrösserter Handlungsspielraum bei der Gestaltung des Bahnangebotes in der Ausserschwyz durch eine Entflechtung von der S-Bahn Zürich;*
- Kosteneinsparungen durch die Führung von leichteren und kürzeren Zügen (Abstimmung auf den Bedarf in der Region statt auf die notwendigen Kapazitäten des Knoten Zürich);*
- Möglichkeit der Schaffung einer Direktverbindung Zürich – Einsiedeln durch Auftrennung<sup>4</sup> einer S-Bahn in Wädenswil und Führung eines Zugteils nach Einsiedeln;*
- Umsetzung mit der vorhandenen Infrastruktur möglich.*

*Langfristig generiert eine Regionalbahn Ausserschwyz einen grossen Nutzen:*

- Stärkung der Ausserschwyz und der Region Einsiedeln durch eine Aufwertung des Bahnknotens Pfäffikon SZ zu einem überregionalen Drehkreuz;*
- Bessere Vernetzung der Bezirke March und Höfe durch eine Direktverbindung Siebnen/Wangen – Samstagern;*
- langfristig gesicherte Bahn-Anbindung der Obermarch;*
- Viertelstundentakt auf den Strecken Siebnen/Wangen – Pfäffikon und Samstagern – Pfäffikon;*
- Stärkung der March durch eine verbesserte Erschliessungsqualität und durch neue Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der Haltestellen;*
- Entlastung des stark belasteten Strassennetzes im Raum Pfäffikon.*

*Antrag: Wir bitten den Regierungsrat, auf der Basis des bestehenden öV-Konzeptes die Realisierbarkeit einer Regionalbahn Ausserschwyz mit einem Drehkreuz Pfäffikon im Hinblick auf die laufende Erarbeitung des Grundangebotes des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023 zu prüfen und die Kostenfolgen aufzuzeigen. Zudem soll dargelegt werden, wie eine Umsetzung in Etappen/Einzelschritten mit punktuellen Verbesserungen möglich ist.*



<sup>1</sup> Kanton SZ, Konzept öffentlicher Verkehr 2030 Kanton Schwyz, 24. April 2014

<sup>2</sup> An Stelle der im des öV-Konzeptes des Kantons aufgeführten Direktverbindung Siebnen/Wangen – Pfäffikon – Rapperswil, die eine Spitzkehre in Pfäffikon bedingen würde.

<sup>3</sup> Ein Antrag auf eine Haltestelle Seedamm-Center in Pfäffikon wird derzeit bereits geprüft (Quelle: Bundesamt für Verkehr BAV, Abteilung Infrastruktur, Referenzkonzept 2025, 7. Dezember 2015)

<sup>4</sup> Mit der Einführung einer Regionalbahn Ausserschwyz werden Kapazitäten der S-Bahn frei, die anderweitig genutzt werden können.“

## 2. Antwort des Regierungsrates

### 2.1 Zusammenfassung

Das Postulat „Bahnzukunft Ausserschwyz“ verlangt eine grundlegende Richtungsänderung bei den strategischen öV-Zielen in Ausserschwyz. Das im Postulat vorgeschlagene öV-Konzept widerspricht in wichtigen Fragen den Zielen der kantonalen öV-Strategie.

Der Planungsprozess des Ausbaus 2030/35 zur Finanzierung und Planung der Bahninfrastruktur (FABI) befindet sich unter der Führung des Bundes in der Schlussphase. Die Abstimmungsarbeiten zum Bahnangebot Ausserschwyz laufen zwischen dem Bund und den Kantonen Zürich und Schwyz aktuell intensiv. Es ist der falsche Zeitpunkt für eine Richtungsänderung.

Die Finanzierbarkeit des eingereichten Konzepts ist nicht realistisch. Der Kanton Schwyz müsste grosse Investitionen in die Bahninfrastruktur selber tragen. Gleichzeitig würde die Effizienz beim Bahnangebot Ausserschwyz abnehmen. Die jährlich wiederkehrenden öV-Betriebskosten würden steigen.

Das Baudepartement beantragt, das Postulat als nicht erheblich erklären zu lassen.

## 2.2 Widerspruch zur kantonalen öV-Strategie

Die Konzeptidee des Postulats steht im Widerspruch zum kantonalen Hauptziel einer direkten S-Bahn Zürich in die March. Die Hauptverkehrsströme aus der March führen klar in Richtung linkes Zürichsee-Ufer/Stadt Zürich.

Gemäss eingereichtem Konzept „Regionalbahn Ausserschwyz“ soll die umsteigefreie Anbindung der March an den Wirtschaftsraum Zürich mit der halbstündlichen S-Bahn aufgegeben werden. Die S-Bahn soll gemäss Postulat als isoliertes Produkt nur noch zwischen Ziegelbrücke und Wädenswil verkehren. Eine zweite zusätzliche S-Bahn soll halbstündlich ab Siebnen-Wangen via Pfäffikon SZ nach Samstagen fahren.

Die Hauptverkehrsbeziehungen aus der Ausserschwyz führen zu einem überwiegenden Teil in Richtung Zürich. Ausserschwyz zählt zum erweiterten Einzugsgebiet der Agglomeration Zürich. Leistungsfähige Verkehrsverbindungen sind Grundvoraussetzungen dafür, dass der Kanton Schwyz an den Wachstumsimpulsen des Wirtschaftszentrums Zürich partizipieren und sich als attraktiven Wohnstandort und attraktiven Unternehmensstandort positionieren kann. Die direkte Anbindung der March an den Wirtschaftsraum Zürich auf der Schiene geniesst damit höchste Priorität. Umsteigefreie Direktverbindungen sind für einen erfolgreichen öffentlichen Verkehr zentral. Umsteigevorgänge im öffentlichen Verkehr sind heikel und werden durch die Fahrgäste subjektiv stärker negativ gewichtet als es die objektiv zeitlich orientierte Betrachtung ausweist.

In Pfäffikon überlagern sich diverse aufkommensstarke Verkehrsströme. Die kantonale öV-Strategie sieht deshalb zusätzlich halbstündliche S-Bahnen „Siebnen-Wangen – Pfäffikon SZ – Rapperswil“ vor (Stadtbahn Obersee). So kann auch der äusserst stark befahrene Strassenabschnitt über den Seedamm entlastet werden.

Im Konzeptvorschlag des Postulats Regionalbahn Ausserschwyz sollen die zusätzlichen S-Bahn-Züge „Siebnen-Wangen – Pfäffikon SZ“ nicht nach Rapperswil sondern nach Samstagen geführt werden. Im Abschnitt Pfäffikon SZ bis Samstagen würden dann in Kombination mit der S40 „Einsiedeln – Rapperswil“ neu vier S-Bahn-Züge pro Stunde verkehren. Ein wichtiges Ziel der zusätzlichen Stadtbahn-Obersee-Züge, die Attraktivitätssteigerung des öV und die Entlastung der Strasse auf der Seedamm-Achse kann damit nicht erreicht werden. Das Potenzial für die Angebotsdichte von vier Zugverbindungen pro Stunde auf dieser Strecke ist in Frage zu stellen. Der Bezirk Höfe weist eine sehr disperse Siedlungsstruktur auf. Es verkehrt deshalb heute bereits eine Buslinie „Samstagen – Pfäffikon SZ“, welche jene Gebiete erschliesst, die über keinen Zugang zur SOB-Bahnlinie verfügen.

## 2.3 Falscher Zeitpunkt

Das Postulat verlangt, die Realisierbarkeit einer Regionalbahn Ausserschwyz mit einem „Drehkreuz“ Pfäffikon mit der Erarbeitung des neuen Grundangebots 2020–2023 zu prüfen und die Kostenfolgen aufzuzeigen.

Diese Forderung lässt sich mit den geltenden Abläufen der Bahnplanung nicht vereinbaren. Der Planungsprozess des Ausbaus Schritts 2030 zur Finanzierung und Planung der Bahninfrastruktur befindet sich in der Endphase. Der Kanton Schwyz hat dazu Ende 2014 Angebotsziele definiert und innerhalb der Planungsregion Zentralschweiz beim Bund eingereicht. Die Abstimmung der Fahrplankonzepte zwischen Bund, SBB und Kantonen wird noch bis Mitte 2018 andauern. Es ist nicht möglich, kurz vor Ende des Planungsprozesses AS2030 neue Angebotskonzepte beim Bund zur Prüfung einzureichen. Es macht keinen Sinn, jetzt, in dieser wichtigen Schlussphase des Planungsprozesses, vom zentralen Strategieziel einer direkten S-Bahn Zürich in die March abzuweichen.

## 2.4 Finanzierung nicht realistisch

Das Konzept „Regionalbahn Ausserschwyz“ würde massive Investitionskosten in die Infrastrukturen sowie zusätzliche Betriebskosten auslösen. Die Kosten für den Kanton Schwyz würden im Ungleichgewicht zum effektiven Nutzen stehen. Die Finanzierbarkeit des eingereichten Konzepts Regionalbahn Ausserschwyz ist nicht realistisch. Das Konzept Regionalbahn Ausserschwyz hätte eine Steigerung bei den Zugkilometern zur Folge. Gleichzeitig würden die Erlös-Potenziale mit halbstündlichen isolierten Bahnshuttle-Lösungen zwischen Ziegelbrücke und Wädenswil sowie zwischen Siebnen-Wangen und Samstagen sinken. Die Erlöse gingen zurück, da die vorgeschlagenen Bahnlinien nicht in die zentralen Ballungsgebiete führen würden. Mit dem eingereichten Konzept Regionalbahn Ausserschwyz würde die Effizienz im Bahnbetrieb abnehmen und das Defizit im öffentlichen Verkehr zunehmen.

## 2.5 Fazit

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Bahnsituation vor allem in der oberen March nicht befriedigend ist. Die Bahnzukunft Ausserschwyz ist beim Regierungsrat ein Dauerthema. Es ist davon abzuraten, in der Endphase des Planungsprozesses des Ausbauschnitts 2030/35 zur Finanzierung und Planung der Bahninfrastruktur voreilig die kantonalen öV-Ziele aufzugeben.

Der Konzeptvorschlag des Postulats würde, sofern technisch überhaupt realisierbar, massive Mehrbelastungen für den Kanton Schwyz zur Folge haben. Er erscheint dem Regierungsrat als nicht zielführend.

Es gilt nun, sämtliche Entscheidungen des Bundes zum Bahnausbau 2030 abzuwarten. Dazu gehören vor allem die Fahrplankonzepte, welche noch bis im Sommer 2018 mit dem Bund, dem Kanton Zürich und den SBB abgestimmt werden.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 6/17 als nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

