

Beschluss Nr. 780/2016

Schwyz, 13. September 2016 / ah

Märchler Bahnshuttle soll Türen auch in Lachen öffnen

Bericht an den Kantonsrat zum Postulat P 17/14

1. Ausgangslage und Einleitung

1.1 Postulat

Am 3. Februar 2015 erklärte der Kantonsrat das im Dezember 2014 von Kantonsrätin Karin Schwiter eingereichte Postulat P 17/14 (Umsetzung des kommerziellen Halts der S27 in Lachen) als erheblich.

Das Postulat verlangt, in Zusammenarbeit mit den Bahnunternehmungen pragmatische Lösungen aufzuzeigen, die es ermöglichen, dass in Lachen in die S27 ein- und ausgestiegen werden kann, bis durch eine Überholgleisanlage in der Obermarch die S27 hinfällig wird, da dannzumal die S2 wieder sämtliche Bahnhöfe bis Ziegelbrücke bedienen kann.

1.2 Betrieb der S27

Mit der Einführung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich im Juni 2014 wurde ein Bahnkonzept umgesetzt, das die Beschleunigung der S2 zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke erfordert. Dadurch verloren die Bahnhöfe Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten ihre Direktverbindungen nach Zürich. Um diese Bahnhöfe nicht komplett vom Schienennetz abzuschneiden, verkehrt als Ersatzerschliessung zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen der Shuttlezug S27. Für die Reisenden resultiert daraus zusätzliches Umsteigen sowie teilweise beträchtliche Fahrzeitverlängerungen. Insbesondere die Verbindung zum Bezirkshauptort Lachen wurde bedeutend unattraktiver.

Da die S27 in Siebnen-Wangen nicht wenden kann, muss sie betrieblich von Ziegelbrücke bis Lachen und ab dort wieder nach Ziegelbrücke verkehren. In Lachen können jedoch keine Reisenden ein- und aussteigen, da die S27 in einem Gleis ohne Perron wendet, damit sie die durchfahrenden Züge nicht blockiert. Es ist für die Bevölkerung von Reichenburg und Schübelbach verständlich, dass die Reisenden nach Lachen in Siebnen-Wangen aussteigen und mit einer späteren Verbindung nach Lachen reisen müssen, obwohl der Zug, in dem sie sich befinden, nach Lachen weiterfährt.

1.3 Finanzierung Bahninfrastruktur

Am 9. Februar 2014 wurde der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) von Volk und Ständen angenommen. Ausbauten der Bahninfrastruktur fallen damit in die Zuständigkeit des Bundes. Die Finanzierung wird durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) sichergestellt. Infrastrukturen können nur durch den BIF finanziert werden, wenn sie in einem vom Bundesparlament bewilligten Ausbauschnitt enthalten sind. Von den Kantonen gewünschte Angebotsveränderungen, die Infrastrukturen erfordern, die nicht in den Ausbauschnitten enthalten sind, müssen durch diese oder Dritte finanziert werden.

Im STEP-Ausbaustritt 2025 sind wieder Direktzüge Ziegelbrücke – Zürich vorgesehen, die sämtliche Bahnhöfe zwischen Ziegelbrücke und Pfäffikon bedienen, sodass in diesem Horizont auf die S27 verzichtet werden kann. Da Infrastrukturen im Planungshorizont 2025 aufwärtskompatibel zum STEP Ausbauschnitt 2030 geplant werden, muss davon ausgegangen werden, dass der Ausbauschnitt 2025 nicht zeitnah erfolgen kann. Die Nachteile der heutigen Erschliessung werden daher noch etwa zehn Jahre bestehen bleiben.

1.4 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (4. TE)

Im Rahmen der Planung der Anpassungen an die 4. TE wurde das Problem der fehlenden Ein- und Aussteigemöglichkeit beim Bahnshuttle S27 in Lachen bereits erkannt. Ein kommerzieller Halt der S27 würde die mit der 4. TE entstandenen Angebotsnachteile für die Verbindungen aus Reichenburg / Schübelbach / Siebnen nach Lachen drastisch verringern. Es wurden sowohl betriebliche Lösungen für einen Halt an Gleis 2 oder 3 wie auch Anpassungen an der Infrastruktur (zusätzlicher Kurzperon am heutigen Wendegleis) abgeklärt. Die Gemeinde Lachen erstellte eine Projektstudie zur Erstellung eines Kurzperons am heutigen Wendegleis. Seitens SBB-Infrastruktur wurden sowohl die betrieblichen Lösungsansätze als auch die Vorschläge zur Erstellung eines Kurzperons abgelehnt.

Mit Inbetriebnahme der Umsetzung der 4. TE ergaben sich verschiedene Rückmeldungen, die das Problem der fehlenden Ein- und Aussteigemöglichkeit bei der S27 bestätigten. Deshalb wurden bei SBB-Infrastruktur nochmals weitere Lösungsansätze zur Prüfung verlangt.

2. Geprüfte Lösungsansätze zur Ermöglichung des kommerziellen Halts der S27 in Lachen

2.1 Halt der S27 im Perrongleis 2 oder 3 in Lachen

Hinter der S27 folgt in kurzem Abstand die S25, bzw. der RE Chur – Zürich. Dieser Abstand ist zeitlich zu kurz, um die S27 in Gleis 3 halten zu lassen und anschliessend ins Anschlussgleis Linth & Sprüngli wegzustellen. Die nachfolgenden Züge würden auflaufen. Ebenso kann die S27 nicht in Gleis 2 einfahren, weil hier kurz darauf der RE Zürich – Chur durchfährt, bzw. in der anderen halben Stunde die S25 hält und die Zeit für die Räumung des Gleises nach einem Halt nicht ausreicht.

2.2 Verändern der Fahrplanstruktur, um das Weg- und Beistellen zu ermöglichen

2.2.1 Frühere Ankunft der S27

Eine frühere Ankunft der S27 in Lachen würde ein grösseres Zeitfenster generieren, um die S27 in Lachen wegzustellen. Es wurden verschiedene Lösungsansätze dazu untersucht.

a) Verkürzung der Blockabstände

Der Blockabstand definiert die minimal mögliche Zugfolgezeit zweier Züge hintereinander. Die S27 verkehrt ab Ziegelbrücke im Blockabstand hinter der S2, welche wiederum im Blockabstand hinter dem IC Chur–Zürich verkehrt. Dieser wiederum verkehrt im Blockabstand hinter dem EC aus Buchs. Eine Verspätung des ersten Zugs eines Bündels führt automatisch zu Folgeverspätungen der nachfolgenden Züge. Die Fahrplanstruktur wird daher so geplant, dass nach dem letzten Zug des Bündels eine kleine Pufferzeit bleibt, um geringe Verspätungen im System wieder auffangen zu können.

Eine Verkürzung der Blockabstände würde umfangreiche und kostspielige Investitionen in die Sicherungsanlagen erfordern. Seitens SBB-Infrastruktur wird eine solche Investition nicht als zielführend beurteilt.

b) Höhere Streckengeschwindigkeit

Ein Streckenausbau auf eine höhere Streckengeschwindigkeit hätte primär Nutzen für die durchfahrenden Züge. S-Bahnen, die immer wieder anhalten müssen, erreichen die höhere Geschwindigkeit nur kurzzeitig, bevor sie bereits wieder abbremsen müssen. Der Fahrzeitgewinn für die S27 wäre minimal.

c) Einsatz anderer Triebfahrzeuge

Auf der S27 werden Triebfahrzeuge vom Typ NPZ eingesetzt, die ein etwas niedrigeres Beschleunigungsvermögen als solche vom Typ Flirt haben. Dies fällt jedoch aufgrund der Kurzzuglängen mit entsprechend geringer Last so wenig ins Gewicht, dass auch spurtstarkes Rollmaterial keine Fahrzeitverkürzung ermöglichen kann, die zur geforderten früheren Ankunftszeit in Lachen führt.

2.2.2 Spätere Verkehrszeit der S25 oder des RE Chur – Zürich

Eine spätere Verkehrszeit der S25 oder des RE Chur – Zürich um 1-2 Minuten würde ein grösseres Zeitfenster generieren, um die S27 in Lachen wegzustellen. Diese Fahrplanverschiebung wird seitens SBB-Infrastruktur abgelehnt.

2.2.3 Halt am Perrongleis und Wegstellen der S27

In Lachen besteht auf Bahnhofgebiet, Seite Altendorf, ein Anschlussgleis zur Linth & Sprüngli. Dieses kann mittels Rangierfahrt aus den Perrongleisen erreicht werden. Ein weiterer Lösungsansatz bestand darin, zu prüfen, ob die S27 regulär am Perrongleis 3 einfahren und anschliessend weggestellt werden kann. Vor Abfahrt Richtung Ziegelbrücke könnte ab dem Anschlussgleis das Perrongleis 2 in Lachen erreicht werden.

Der Rangierweg für das Aufstellen der S27 aus dem Anschlussgleis nach Gleis 2 in Lachen kreuzt das Durchfahrgleis 3, das von Zügen Richtung Zürich benutzt wird. Das erforderliche Zeitfenster zwischen der Durchfahrt des RE Richtung Zürich und dem nachfolgenden Güterzug in gleicher Fahrtrichtung ist sehr knapp. Dasjenige nach Durchfahrt des Güterzugs reicht nicht mehr für eine rechtzeitige Abfahrt der S27 vor der nachfolgenden S2. Auch eine geringfügige Anpassung der Fahrpläne des RE oder des Güterzugs zur Ermöglichung dieser Rangierfahrt wird seitens SBB-Infrastruktur aus Stabilitätsgründen abgelehnt.

2.2.4 Fahrplanplanung unter Ausreizen der Fahrplanreserven, um die notwendigen Zeiten für Halt, Wegstellen oder Aufstellen der S27 zu erreichen.

Die Züge verfügen über einen Fahrzeitzuschlag von 8% Fahrzeitreserve zuzüglich zur technischen Fahrzeit. Diese werden zur Bewältigung von temporären Langsamfahrstellen aufgrund von Baustellen und als Fahrzeitreserve bei Verspätungen und hohem Kundenaufkommen verwendet. Eine Verringerung der Fahrplanreserven zur Ermöglichung des kommerziellen Halts der S27 in Lachen wird seitens SBB-Infrastruktur abgelehnt.

2.2.5 Führung von durchfahrenden Zügen über Gleis 1, um die S27 an einem Perrongleis zu wenden.

Die Führung eines durchfahrenden Zugs über Gleis 1 führt wegen der Geschwindigkeitsreduktion aufgrund der nur mit reduzierter Geschwindigkeit befahrbaren Weichen zu einem Fahrzeitverlust je nach Zugskategorie (z.B. RE, Güterzug) von 2 bis 2.9 Minuten. Diese Verspätungen würden zu Trassenkonflikten auf der Einspurstrecke am Walensee führen.

2.3. Fluchtfahrt der S27 nach Pfäffikon

Als Fluchtfahrt wird die Schnellfahrt eines Zugs zur nächsten Ausweichmöglichkeit einer Strecke ohne Bedienung der Halteorte bezeichnet, um den Fahrweg eines nachfolgenden Zugs nicht zu blockieren. Untersucht wurde ebenfalls die Möglichkeit, die S27 in Lachen anhalten zu lassen und anschliessend als Fluchtfahrt ohne Halt weiter bis Pfäffikon zu verkehren. Im Bahnhof Pfäffikon fehlt die Gleiskapazität dazu. Zudem würde diese Fahrzeit- und Streckenverlängerung den Einsatz einer zusätzlichen Zugskomposition erfordern.

2.4. Infrastrukturausbauten zur Realisierung des kommerziellen Halts der S27 in Lachen

Aus Sicht SBB-Infrastruktur lässt die heutige Fahrplanstruktur keinen Spielraum für einen kommerziellen Halt der S27 in Lachen zu, da Risiken für Verspätungen anderer Züge bestünden. Die gewünschte Bedienung von Lachen kann daher nur mit Infrastrukturausbauten erreicht werden.

Die Gemeinde Lachen beauftragte ein Bauingenieurunternehmen mit einer Machbarkeitsstudie zwecks Erstellung eines Perrons an Gleis 1 und des Kundenzugangs dazu. Die Machbarkeit wurde unter gewissen Bedingungen bestätigt. Die Baukosten wurden auf circa 1.5 Mio. Franken geschätzt.

SBB-Infrastruktur beurteilt diese Kostenschätzung jedoch als zu tief und führt zusätzliche Kosten zur Anpassung der bahnseitigen Sicherungsanlage an. SBB-Infrastruktur schätzt die Investitionskosten auf circa 3 Mio. Franken. Zudem würden während der nächsten 40 Jahre jährliche Unterhaltskosten von 1.5% der Investitionskosten für Gleise und Weichen sowie von 1% für Perronanlagen anfallen.

SBB-Infrastruktur verfügt über keine Mittel zum Ausbau der Infrastruktur im Bahnhof Lachen, da mit Inkrafttreten von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) der Bund für Infrastrukturen verantwortlich zeichnet. Die Finanzierung von neuen Infrastrukturen durch den Bund ist – mit Ausnahme der im Ausbauschnitt 2025 festgelegten Infrastrukturvorhaben – frühestens im Ausbauschnitt 2030 möglich.

3. Schlussfolgerungen

Die Umsetzung des kommerziellen Halts der S27 ohne bauliche Massnahmen wird seitens SBB-Infrastruktur abgelehnt. Ein Infrastrukturausbau zur Ermöglichung des kommerziellen Halts der S27 in Lachen und die jährlichen Unterhaltskosten müssten von den daran Interessierten (Gemeinden, Bezirk, Kanton) finanziert werden.

Seit der Aufhebung der S2-Halte in Schübelbach, Bilten und Reichenburg benutzen deutlich weniger Reisende als vorher das Zugsangebot. Gleichzeitig stiegen die MIV-Zufahrten zum Park-and-Ride-Parkplatz (P+R) am Bahnhof Siebnen-Wangen und dessen Belegung sprunghaft an. Dies wirkt sich negativ auf die Frequenzen und den Kostendeckungsgrad der S27 aus. Die aktuellen Frequenzen der S27 und der Kostendeckungsgrad sind sehr schlecht. Das Amt für öffentlichen Verkehr prüft zurzeit deshalb Sanierungsmassnahmen, bzw. Alternativen beim Angebot. Es ist nicht sinnvoll, Investitionen in eine Infrastruktur zu tätigen, solange das zukünftige Angebot nicht gesichert ist.

Ein kommerzieller Halt der S27 würde zu höheren Fahrausweiseinnahmen und aufgrund der Attraktivitätssteigerung des öV-Angebots zu einer Erhöhung der Nachfrage führen. Höhere Erlöse bewirken eine verminderte Abgeltung für Kanton, Bezirk und Gemeinden. Die Schweizerische Südostbahn als Betreiber der S27 rechnet bei einer kommerziellen Nutzung des Halts in Lachen auf Datenbasis des Nationalen Personenverkehrsmodells ARE (Basis 2016) mit rund 370 Personenfahrten auf der S27 zwischen Lachen und Siebnen-Wangen (und weiter). Dies würde zu einer zusätzlichen Verkehrsleistung von rund 440 000 Personenkilometern (Pkm) und zusätzlichen Erlösen von rund Fr. 53 000.-- pro Jahr führen. Mit einer Reduktion der Abgeltungskosten von jährlich rund Fr. 53 000.-- wären über 50 Jahre notwendig, um eine Infrastrukturinvestition von 3 Mio. Franken zu amortisieren.

Das Angebotskonzept 2030 wird zurzeit von Bund und SBB-Infrastruktur unter Anhörung der Kantone erarbeitet. Der Kanton Schwyz hat in diesem Rahmen ein Angebot mit einer Stadtbahn Obersee Rapperswil – Pfäffikon – Lachen – Siebnen-Wangen eingereicht. Die Realisierung dieses Angebots erfordert Infrastrukturausbauten zwischen Pfäffikon und Siebnen-Wangen. Der Ausbauschnitt 2030 soll dem Bundesparlament im Jahr 2018 vorgelegt werden.

Im Ausbauschnitt 2030 (AS 2030) werden auch Ausbauten im Ausbauschnitt 2025 bezüglich Aufwärtskompatibilität überprüft. Die im AS 2030 zur Verfügung stehenden Mittel sollen primär zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen aufgrund von Überlasten eingesetzt werden. Als Überlast wird bezeichnet, wenn auf einer Strecke im Jahr 2030 die prognostizierte Nachfrage die Beförderungskapazität überschreitet, d.h. mehr Reisende erwartet werden, als befördert werden können. Aufgrund dieser Vorgabe muss der Kanton Schwyz befürchten, dass die für eine Stadtbahn Obersee notwendigen Infrastrukturen nicht im AS 2030 durch den Bund finanziert werden können, da in der March für den prognostizierten Zuwachs der Reisenden keine zusätzlichen Züge notwendig werden, sondern die Nachfrage mit dem Einsatz von Zügen mit mehr Beförderungskapazität abgedeckt werden kann.

Eine Investition in den Bahnhof Lachen zur Erreichung des kommerziellen Halts der S27 kann aufgrund der heutigen Erkenntnisse bis zur Umsetzung des Ausbauschnitts STEP 2025 (AS 2025) genutzt werden. Eine spätere Nutzung ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die noch nicht abschliessend geklärt sind.

Die Planungen seitens Bund und SBB-Infrastruktur im Korridor Zürich – Chur sind noch nicht so weit wie notwendig fortgeschritten. Nicht geklärt sind insbesondere:

- Die zum AS 2030 aufwärtskompatible Lage des Überholgleises für die S2 (AS 2025). Die Anlage soll auch in der Fahrplanstruktur 2030 nutzbar sein. Je nach Fahrplanstruktur könnte

der ideale Überholpunkt in den Raum Lachen zu liegen kommen. In diesem Fall wäre eine Investition in Lachen aufwärtskompatibel.

- Ausweich- oder Endpunkt von zusätzlichen Zügen von Lachen Richtung Pfäffikon, beispielsweise Stadtbahn Obersee. Würden solche Züge in Lachen beginnen, enden oder müssten sie überholt werden, wäre eine Investition in Lachen ebenfalls aufwärtskompatibel.

Die Aufwärtskompatibilität eines Perronausbaus für die S27 in Lachen kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden. Da ein Perronausbau in Lachen aktuell in keinem Ausbauschnitt des Bundes enthalten ist, müsste er durch Kanton, Bezirk und Gemeinden finanziert werden. Bei einer allfälligen Nutzungsdauer von nur zehn Jahren erachtet der Regierungsrat eine derartige Investition als nicht verantwortbar.

Voraussichtlich im Jahr 2018 werden die Planungen für den Horizont 2030 abgeschlossen sein. Erst dann kann beurteilt werden, ob eine Infrastrukturinvestition in Lachen längerfristig notwendig und sinnvoll ist und auch nachhaltig genutzt werden kann. Aufgrund dieser Erkenntnisse kann allenfalls eine erneute Prüfung eines Infrastrukturausbaus in Lachen sowie einer allfälligen notwendigen Finanzierung durch Kanton, Gemeinden und Bezirk vorgenommen werden.

Für den Kanton sind aus den genannten Gründen die Voraussetzungen zurzeit nicht gegeben, um aktiv für Infrastrukturausbauten am Bahnhof Lachen zugunsten eines kommerziellen Halts der S27 einzutreten.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beauftragt, vom vorliegenden Bericht mit Zustimmung Kenntnis zu nehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Othmar Reichmuth, Landammann



Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber