

OeV – Wüste Reichenburg: (Folie 2) Beim letzten Fahrplanwechsel im Juni 2014 hat die Obermarch und Bilten so richtig die Arsch-Karte gezogen. Bedingt durch den neuen Durchmesserbahnhof in Zürich, d.h. also der Zug muss in Zürich nicht mehr kehren wie vorher, sondern kann wie bei einem andern Bahnhof auch, einfach weiterfahren, ist der Zug schneller in Ziegelbrücke. Das bedeutet, dass der Schnellzug auf der Höhe Obermarch die S2 einholt. Nun gibt es drei Möglichkeiten.

1. Der Schnellzug fährt hinter der S2 her und bummelt,
2. Die S2 fährt auf die Seite und lässt den Schnellzug passieren oder
3. Die S2 hält ab Siebnen nicht mehr an und ist so vor dem Schnellzug in Ziegelbrücke.

Da für die 2. Lösung das Ausweichgleis fehlt, hat sich der ZVV für die Lösung das Beschleunigen der S2 entschieden und teilte der Obermarch mit, dass wir halt auf den Bus ausweichen sollen.

Wir sind also gleichsam das Ende der ÖV-Nahrungskette! Wir sollen nehmen was übrig bleibt!

(Folie 3) Erst nach zähen Verhandlungen aller Ausserschwyzer Gemeinderäten, Kantonsräten aller Parteien und auch der privaten Petition gelang es die Shuttle-Zug Lösung zu bekommen. Hier muss zur Ehrrettung des Amtes für ÖV auch gesagt werden, dass diese Lösung nur dank deren MA in der sogenannten „Angebotswerkstatt Zürich/Chur“ zu Stande gekommen ist. Die SBB teilte nämlich mit, dass es keine Schienenlösung gebe, erst nachdem die MA des Amtes in eigener Arbeit einen Fahrplan erarbeitet und aufgezeigt haben, dass es eine Lösung gibt, war die SBB zu dieser Lösung zu bewegen. Somit haben wir immerhin noch eine Zugsanbindung, wenn auch mit mindestens einem zusätzlichen Umsteigevorgang.

Diese Lösung (Folie 4) wurde dann auch an einer Behörden-Infoveranstaltung vorgestellt und wir alle waren froh, dass wenigstens das allerschlimmste abgewendet werden konnte. So ganz nebenbei erwähnte dann die MA des Amtes für ÖV noch, dass als Kompromiss dafür der Bus von Pfäffikon nach Reichenburg nur noch bis Buttikon fahre.

Fakt ist, dass die Benachteiligung Bus und Bahn nur Reichenburg betrifft und in der March die Benachteiligung der Züge nur Schübelbach und Reichenburg. Selbst in Reichenburg haben sich die Zugzeiten nicht für alle verschlechtert. Diejenigen, die von Reichenburg nach Zürich oder weiter wollen, sind gar einige Minuten schneller in Zürich als vor dem 14. Juni 2014. Allerdings mit mindestens einem Umsteigevorgang mehr. Für den Rest ergeben sich aus dem neuen Fahrplan aber gewichtige Nachteile. Es ist also zusätzlich ein echter Standort-Nachteil für Reichenburg geworden. Dies passierte, obwohl der Kanton (Folie 5) auch für die Zukunft im Richtplanentwurf schreibt, dass die ÖV-Erschliessungsqualität ein wichtiger Standortfaktor ist

Die massive Angebotsverschlechterung hat dann auch viele Reichenburgerinnen und Reichenburger veranlasst, Ihrem Unverständnis auf die eine oder andere Weise Luft zu verschaffen. (Folie 6 einblenden) Ich habe mir auf dieser Übersicht mal erlaubt diese Unmutsbezeugungen nach Art des Kommunikationskanals zusammenzutragen. Bei zwei Hauseigentümern wurde mir mitgeteilt, dass die Verschlechterung der ÖV-Anbindung sie dazu gebracht hat, ihr Haus in Rei-

Reichenburg zu verkaufen. Da dieser Unmut auch in Schwyz aktenkundig war, haben sich die Mitarbeitenden des Amts für öffentlichen Verkehr dieser Herausforderung auch angenommen und konnten dann relativ schnell eine Verbesserung für die Buserschliessung finden. (Folie 7), denn für den regionalen Verkehr, sprich Bus, ist der Kanton der Besteller und kann hier selber entscheiden. So können wir seit dem 13. Dezember nicht nur direkt von Reichenburg bis Pfäffikon fahren, sondern falls gewünscht auch nach Ziegelbrücke. Auch hier mit einem kleinen Wehrmutstropfen, dass die Linie nur an der Hauptstrasse entlang fährt und z.B. der Bahnhof nicht angebunden ist. Aber immerhin ist es eine deutliche Verbesserung des Angebots und der Gemeinderat Reichenburg bedankt sich hier nochmals beim Amt für öffentlichen Verkehr, hier gar Lösungen über zwei Kantonsgrenzen hinweg gefunden zu haben.

Damit wir aber überhaupt über Lösungen im mittel- und langfristigen Bereich diskutieren können, müssen wir kurzfristig bis zu den längeren Lösungen für die Auslastung des Shuttle-Zuges sorgen. Denn wenn die Auslastung des jetzigen Shuttleangebotes die Schwelle von 20% erreicht, wird der Bund keine Subventionen Bund (knapp 50% der gesamten Kosten) mehr an diese Übergangslösung bezahlen (Folie 8). Wenn der Bund nichts mehr zahlt, müsste dies der Kanton übernehmen. So wie im Moment im Kanton die Entscheidungen betreffend neuen Kosten fallen, droht dann, dass der Shuttle-Zug bei der nächsten Bestimmung des Grundangebotes des Kantons für die Jahre 2019–2022 gestrichen wird. Sollte dieser Shuttle gestrichen werden, wird die Verbindung auf diesem Trasse frei für die SBB für Internationale- und Güterverkehrsverbindungen und dann bekommen wir dieses ganz sicher nie mehr zurück. Das würde dann im Endeffekt heissen, dass wir keine Bahnhalte in Reichenburg mehr hätten. Wir müssen dieses Trasse also unbedingt besetzt halten. Es ist für uns also bahntechnisch gesehen überlebenswichtig, dass wir den Bahnshuttle so oft wie möglich benutzen und dass wir nötigenfalls die entsprechende Rückendeckung im Regierungs- und Kantonsrat erhalten würden, falls die vom Bund geforderte Auslastung nicht erreicht würde.

(Folie 9) ob wir den S2-Halt zurückbekommen, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Denn hier ist der Besteller der Bund und nicht der Kanton und dementsprechend dauern die Findungsprozesse auch entsprechend länger. Gemäss den Informationen des Amts für öffentlichen Verkehr sieht es so aus. (Folie 10 + 11) Wie Sie sehen wird der Ausbauschnitt 2030 jetzt dann in Bern im Parlament diskutiert werden und wird bis Ende 2018 eine beschlossene Sache sein. Was dann nicht drin ist, wird für den Kanton Schwyz auch praktisch unmöglich noch ergänzt werden können. Dies ist auch der Grund wieso wir unsere Bundesparlamentarier zur heutigen Konferenz eingeladen haben. Denn nur dann, wenn Sie geschätzte Bundesparlamentarier unsere Anliegen mit Vehemenz in Bern vertreten werden, haben wir als ÖV-David gegen den ÖV-Goliath ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) und SBB eine Chance unsere Ziele zu erreichen.

Denn prinzipiell sind unsere Bedürfnisse (Folie 12) mit der FABI-Abstimmung festgeschrieben, so wie Sie es vorhin auch in den Darlegungen des Kantons gelesen haben. Jetzt ist die Schweiz in verschiedene Planungsregionen eingeteilt (Folie 13) und wie Sie an anhand dieser Übersicht erkennen können, sind wir der Planungsregion Zentralschweiz zugeordnet. Es ist auch nach-

vollziehbar, dass wir in der Ausserschwyz für diese Planungsregion am Rand sind und dass Verbesserungen im Raum Luzern/Zug (speziell Neubau Bahnhof Luzern) mit mehr Priorität und Vehemenz vertreten werden. Es können mehr Kantone von einer Verbesserung profitieren, als hier in der Ausserschwyz. Hier trifft es ja nur zwei Gemeinden. Wahrscheinlich u.a. auch aus dieser Optik wurde für die Optimierung des Bahnangebots im Korridor Zürich – Chur im 2009 die Planungsplattform „Angebotswerkstatt Zürich–Chur“ gegründet. Darin sind Vertreter der Kantone Zürich, Schwyz, Glarus, St. Gallen und Graubünden sowie der SBB eingebunden. Neu haben wir scheinbar auch Einsitz in der Planungsregion Ostschweiz.

Um die langfristige Planung 2030 anzustossen hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Grundlagenpapier an die verschiedenen Fachleute/-gremien verteilt. Im entsprechenden Bericht der Planungsregion Zentralschweiz wird einleitend festgehalten (Folie 15). Hier wird jetzt also bereits von 2030 und nicht mehr 2025 gesprochen. Dies war sozusagen in der Einleitung. Später wird dann festgehalten (Folie 15) und wenn ich jetzt die Fussnote 1 lese, fühle ich im Zusammenhang mit dem ÖV ein Stich ins Herz. Was ist jetzt aber dieses Referenzkonzept 2025 08/14 (Folie 16). Wenn ich jetzt die in der vorigen Folie angesprochene Netzwerkgrafik anschau (Folie 19) dann stelle ich tatsächlich fest, dass hier steht, Shuttle-Lösung wird beibehalten, also nichts von integralem 1/2h-Takt und Halt an allen Stationen. Auch das Überholgleis in der Obermarch wird nicht mehr aufgeführt. Nur noch die in Pfäffikon und Weesen. Wir sollen also wieder die Lackierten sein!

Diese Tatsache, dass in der Netzwerkgrafik keine Direktanbindung festgehalten ist, wurde in der Planungsregion Ostschweiz ebenso festgestellt und von auch von dieser Seite haben wir Unterstützung bekommen. In deren Bericht zum STEP 2030 steht nämlich (Folie 18)

Im Bericht der Planungsregion Zentralschweiz kommen unsere Bedürfnisse erst wieder im langfristigen Zielbild (Folie 19) bezeichnet mit „Angebotszustand 203x“ vor. Hier wird dann nochmals auf unsere Bedürfnisse „Überholgleisanlage“ (Folie 20) und „S-Bahn-Halt an allen Bahnhöfen“ hingewiesen. Da es insgesamt 3 Module gibt und je nach Bedürfnissen dann einzelne Inhalte nach hinten verschoben werden, bin ich mir ehrlich gesagt nicht sicher, ob der Kanton Schwyz in der Planungsregion Zentralschweiz gegen die Interessen von Luzern und Zug genug Gewicht hat um unsere Interessen in der Ausserschwyz zu vertreten.

Geschätzte Damen und Herren die Darlegung der Fakten sollte Ihnen eine Übersicht geben, wie wir im Gemeinderat Reichenburg die Dinge sehen und Beurteilen. (Folie 21) Zusammenfassend stellen wir nochmals fest,

- dass das Bedürfnis der Obermarch und Bilten nach Direkten S-Bahn-Verbindungen mittels Bau eines Überholgleises prinzipiell von den anderen Planungsregionen anerkannt und durch die FABI-Abstimmung Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur auch rechtsverbindlich bewilligt wurde.

- dass auf der Netzgrafik des Referenzkonzepts 2025 08/14 weiterhin der Shuttle-Zug aufgeführt ist und Überholgleis in der Obermarch fehlt und somit scheinbar die S2-Direktanschlüsse nicht mehr angestrebt werden.
- Die Planungsregionen Ostschweiz und Zentralschweiz in ihren Berichten auf diesen Missstand hinweisen und unsere Bedürfnisse anerkennen und unterstützen.
- Die Nichtumsetzung des Volksauftrages durch die FABI-Abstimmung hat aber im BAV scheinbar keine Konsequenzen
- Wir daher unbedingt auf eine enge Zusammenarbeit mit den Fachgremien und von Ihnen geschätzte Bundesparlamentarier, mit unserem Amt für ÖV angewiesen sind. Nur dann wenn wir diesen grossen Playern (BAV/SBB/ZVV) geschlossen entgegentreten, haben wir scheinbar eine Chance. Dafür dankt Ihnen die hier anwesende Bevölkerung von ganzem Herzen.

Geschätzte Bundesparlamentarier, dank Ihnen erhoffen wir uns (Folie 22) wieder etwas überspitzt dargestellt wieder an den Anfang der ÖV-Nahrungskette zu gelangen und so mehr Einfluss für unsere Anliegen zu erhalten. Für Ihren vehementen Einsatz danken wir bereits heute!