

«Die Situation ist alarmierend und muss dringend geändert werden»

Der Reichenburger Gemeindepräsident Armin Kistler weibelt an vorderster Front für einen tragbaren ÖV-Anschluss der Obermarch an den Wirtschaftsraum Zürich. Der Bezirk und die Märchler Gemeinden fordern von der Verkehrsministerin mit Nachdruck die S2 zurück.

mit Armin Kistler sprach Urs Schnider

Armin Kistler, die Obermarch wird bezüglich Zugverbindungen mehr und mehr abgehängt. Jetzt setzen der Bezirk March und die neun Marchgemeinden bei Bundespräsidentin Doris Leuthard in ihrer Stellungnahme zum «Ausbau der Bahninfrastruktur 2030/35» mächtig Dampf auf. Denken Sie, das bringt etwas?

Wir versuchen, so gut wie möglich Einfluss zu nehmen auf die ungenügende Situation in der Obermarch.

Welche Situation meinen Sie?

2014 wurde in Zürich die Durchmetslerlinie, also der Durchgangsbahnhof, eröffnet. Seither holt der Schnellzug die S2 auf der Fahrt nach Ziegelbrücke ein. Das führte in Siebnen, Schübelbach-Buttikon und Reichenburg zu einem Abbau: Die S2 hält seither an diesen Stationen nicht mehr. Mit dem Ersatzangebot, der S27 beziehungsweise Bussen, müssen die Pendler aus der Obermarch je nach Zielort massive Zeiteinbussen von 40 bis 60 Minuten hinnehmen. Zusätzlich müssen alle, die nicht am HB aussteigen müssen, zusätzlich pro Fahrt mindestens zweimal umsteigen. Ziel unserer Stellungnahme ist, dass das, was uns versprochen wurde, nun auch gebaut wird.

Die Stellungnahme ist nicht gerade diplomatisch abgefasst. Da steht etwa: «Wir fordern mit Nachdruck. Oder zu einer Verbindung von der Obermarch nach Rapperswil (anstatt nach Zürich) schreiben Sie: «nur schon die Hauptpendlerströme widersprechen einer solchen Verbindung». Überspitzt könnte man das übersetzen mit: Die Pläne haben keine Ahnung. Das ist bemerkenswert deutlich.

Vielleicht dringt hier ein wenig der Märchler durch. Wir haben eine andere Sichtweise, und die soll deutlich werden.

«Vielleicht dringt hier der Märchler durch, wir haben eine andere Sicht – die soll deutlich werden.»

Wie meinen Sie das?

Es ist ein Teufelskreis. Der Shuttle, also die S27, die als Ersatz für die S2 geschaffen wurde, hat den ÖV für weitere Pendler unattraktiv gemacht. Das führte dazu, dass die S27 noch weniger rentierte, weshalb das Angebot beim Fahrplanwechsel vom 10. Dezember erneut ausgedünnt wurde. Die S27 fährt seither nur noch am Morgen und Abend, und das nur von Montag bis Freitag. Ansonsten gibts nur noch Busse. Dadurch sinkt die Rentabilität weiter. Und wenn der Kostendeckungsgrad unter 20 Prozent fällt, kommt ein neues Problem auf uns zu, weil der Bund dann nichts mehr an dieses eh schon nicht kostendeckende Angebot zahlen wird. Dann bleiben die Kosten am Kanton und den Gemeinden hängen. Und so, wie ich den Schwyzer Kantonsrat in den letzten Jahren erlebt habe, würde die Gefahr bestehen, dass die S27 bald auch noch weggespart wird – am Ende



Kampf gegen den Abbau: Der Reichenburger Gemeindepräsident Armin Kistler will verhindern, dass die Obermarch aufs Abstellgleis kommt.

Bild Jamina Straub

hätten wir nur noch Busse.

Das Bus-Angebot wurde nach dem Wegfall der S2 immerhin ausgebaut.

Richtig, das bringt zwar Verbesserungen, aber nicht für Pendler, die nach Zürich müssen – insbesondere an Samstagen oder Sonntagen. Für sie bedeutet der Fahrplanwechsel eine deutliche Verschlechterung.

Es ist normal, dass peripher gelegene Dörfer aus wirtschaftlichen Überlegungen keinen Viertelstundentakt erhalten. Was fordern Sie konkret?

Ich betone: Wir fordern nichts Neues. Wir wollen einfach zurück, was wir vorher schon hatten – die Direktanbindung an Zürich mit der S2.

Sind Sie auch vom Abbau betroffen?

Nein, ich nutze den ÖV nur selten.

Und doch kämpfen Sie an vorderster Front für den ÖV in der Obermarch.

Zwangsläufig. Weil unsere Bevölkerung besonders stark betroffen ist. Ich habe mich deshalb intensiv mit der Materie beschäftigt. Und wir haben viele Rückmeldungen erhalten, in denen sich die Bevölkerung deutsch und deutlich zum Abbau äussert. Da hat sich viel Unmut aufgestaut.

Was hat die Bevölkerung gesagt?

Das ist teilweise gar nicht zitierfähig. Aber es ging soweit, dass handfester Widerstand angedroht wurde, falls die S2 die Obermarch weiterhin links liegen lässt. Einige sagten, sie würden Hindernisse auf dem Gleis deponieren.

Was haben Sie erwidert?

Dass es mir gefühlt gleich geht und ich absolutes Verständnis für diese emotionalen Ausbrüche habe. Aber auch, dass uns solche Aktionen zwar

Presse, die Verursacher aber auch in Konflikt mit dem Gesetz bringen würden. Ganz abgesehen von der Gefährdung der Menschen, die den Zug benutzen.

Was hat es mit diesem Überholgleis in Siebnen genau auf sich, warum braucht es das?

Da der Hauptbahnhof Zürich wie erwähnt seit 2014 ein Durchgangsbahnhof ist, muss der Schnellzug nicht mehr gewendet werden. Dadurch ist er schneller in Chur. Das bedeutet aber, dass er auf Höhe Obermarch die S2 einholt. Die Lösung bis anhin war, dass die S2 beschleunigt und deshalb ab Siebnen bis nach Ziegelbrücke nicht mehr anhält. Die Alternative ist: Die S2 fährt in Siebnen-Wangen auf dieses Ausweichgleis, damit sie dort vom Schnellzug überholt werden kann. Dann könnte sie wie früher die Obermarcher Bahnhöfe und notabene auch Bilten wieder bedienen ohne zusätzliches Umsteigen.

«Die Schwyzer National- und Ständeräte versicherten, sich einzusetzen – dann kam nichts mehr.»

Sie fordern von Doris Leuthard, dass im Fabi, der Finanzierung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, gemachte Versprechen einzulösen.

Ja. Es ist nicht mehr als richtig, dass die Bundespräsidentin ihre gemachten Versprechen einhält. Während des Abstimmungskampfs zu Fabi wurde

Werbung gemacht, dass jede Region ein bisschen etwas erhält – die Obermarch dieses Ausweichgleis und damit wieder einen Direktanschluss nach Zürich.

Wobei der Kanton Schwyz die Fabi-Vorlage als einziger Kanton abgelehnt hatte, wenn auch äusserst knapp. Ist es nicht dreist, jetzt etwas einzufordern, das man gar nicht wollte?

Ja, das war so. Die Gegner hatten aber vor allem mit der Art und Weise der finanziellen Ausgestaltung des Fonds ein Problem, weniger mit den darin enthaltenen Projekten. Insofern erachte ich dieses Einfordern nicht als dreist, sondern als folgerichtig.

Das Ausweichgleis war in der Fabi-Vorlage noch drin. In späteren Papieren fehlte es plötzlich.

Das ist so. Deshalb haben wir im Januar 2016 eine ÖV-Konferenz mit unseren Bundesparlamentariern durchgeführt. Denn es war uns bewusst, dass die Entscheidungen darüber, welche Elemente aus Fabi wirklich umgesetzt werden, in Bern gefällt werden. Auch der Kanton hat nur sehr bedingt Einfluss darauf.

Die Hilfe der Schwyzer National- und Ständeräte war dürftig, wie man hört.

Das ist leider so. Zwar versicherten sie, sich für uns einzusetzen. Dann kam nichts mehr. Auf unser Nachhaken hin wurde uns lapidar mitgeteilt, dass keiner in der zuständigen Parlamentarischen Kommission sitzt und sie deshalb zu wenig Einfluss hätten. Das war sehr enttäuschend. Ich verstehe auch nicht – und die Bevölkerung noch weniger –, dass der ÖV in einer Wachstumsregion verschlechtert wird, womit noch mehr Leute aufs Auto umsteigen, mit dem nicht nur die Obermarch

schon genug zu kämpfen hat. Hier wünschte ich mir tatsächlich mehr Einsatz der Politik – auch von unseren Bundesparlamentariern.

Pendler auf eh schon verstopfte Strassen zu «zwingen», ist jedenfalls nicht das, was die Verkehrsministerin sonst proklamiert.

Nein, ansonsten wird der ÖV überall ausgebaut, um die Zunahme des Individualverkehrs zu bremsen – bei uns wird genau das Gegenteil gemacht.

Sie fordern in der Stellungnahme, der Bau des Überholgleises sei bis 2025 umzusetzen.

Ja, im Wissen, dass es sich kaum so schnell realisieren lassen wird. Es ist möglich, aber es wird sicher schwierig. Was man dazu auch wissen muss: Das Ausweichgleis ist im Ausbauschritt 2020–25 drin. Und alles, was in diesem Ausbauschritt projektiert ist, muss mit den Vorhaben des Ausbauschritts 2030–35 kompatibel sein. Das ist gemäss unseren Abklärungen der Fall. Dem Bau des Ausweichgleises steht also auch technisch nichts im Weg.

Aber es kostet viel Geld...

Ja, rund 50 Millionen Franken. Dieses Geld ist mit unseren Steuergeldern via Fabi-Vorlage sichergestellt.

Und wenn Sie in Bern auf taube Ohren stossen?

Dann prüfen wir weitere Optionen.

Die da wären?

Einerseits ist in einer direkten Demokratie das Volk der Chef. Hier gibt es Möglichkeiten. Zudem prüfen wir derzeit, was es für juristische Möglichkeiten gäbe. Aber soweit ist es noch nicht.

Fühlen Sie sich von Frau Leuthard über den Tisch gezogen?

Das ist etwas hart ausgedrückt, aber es geht in die Richtung. Die Situation ist wirklich sehr prekär. Ich glaube, viele sind sich immer noch nicht bewusst, was auf dem Spiel steht. Es geht ja nicht nur um einen Zug. Es geht auch um die Standortattraktivität der Obermarcher Gemeinden. Die Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich ist wie etwa das schulische Angebot mitentscheidend, um Zuzüger und damit Steuerkraft in die Obermarch zu holen. Ansonsten droht eine Abwärts-spirale. Wegzug, Verlust an Steuerkraft, noch schlechtere Verbindungen und so weiter. Die Situation ist alarmierend und muss dringend geändert werden.

Wie würden Sie den ÖV hier gestalten, wenn Sie freie Hand hätten?

Da wiederhole ich mich: Die Obermarch muss mit der S2 wieder direkt an Zürich angebunden werden. Das ist alles, was wir wollen. Darauf bestehen wir.

Armin Kistler

Geburtsdatum: 3. Februar 1963

Wohnort: Reichenburg

Zivilstand: verheiratet

Beruf: kaufm. Angestellter und Fitnesstrainer

Hobbys: Alles, was mit Bewegung, Gesundheit und Ernährung zu tun hat.

Schwäche: «Bin ein organisierter Chaot, habe aber dazu gelernt.»

Stärke: «Kann gut auf Menschen eingehen, worunter manchmal die Entscheidungsfindung leidet.»