

Beschluss Nr. 818/2024

Schwyz, 5. November 2024 / jh

Interpellation I 18/24: Bahnhof Pfäffikon SZ: ungenügender Ausbaustandard

Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 2. Juli 2024 hat Kantonsrat Dr. Alexander Lacher folgende Interpellation eingereicht:

«Mit unschöner Regelmässigkeit (zuletzt am 31. Mai 2024) steht die Fussgängerunterführung am Bahnhof Pfäffikon bei Starkregen unter Wasser. Dies ist umso ärgerlicher, als dass der Bahnhof nur über eine Unterführung verfügt und diese ohnehin für das hohe Passagieraufkommen zu eng ist. Generell entspricht der Ausbaustandard des Bahnhofs Pfäffikon in keiner Weise den Anforderungen an einen modernen Bahnknotenpunkt.

Dies ist umso ärgerlicher, als dass der Bahnhof Pfäffikon nicht nur ein Tor für Ausserschwyz, sondern für unseren gesamten Kanton ist. Dass dieser überregionale Verkehrsknotenpunkt seit Jahren vom Bund baulich vernachlässigt wird, ist zudem angesichts der beträchtlichen Ausgleichszahlungen der Standortgemeinde Freienbach und des Bezirks Höfe (innerkantonaler Ausgleich) bzw. des Kantons Schwyz (nationaler Finanzausgleich) inakzeptabel.

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Sieht der Regierungsrat ebenfalls baulichen Handlungsbedarf für den Pfäffiker Bahnhof?*
- 2. Falls ja: Welches sind die Hindernisse, welche einem zeitgemässen, benutzerfreundlichen Ausbau des Bahnhofs Pfäffikon bislang offenbar entgegengestanden sind und wie können diese überwunden werden?*
- 3. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, auf die SBB einzuwirken und andere externe Partner (etwa die SOB) in den Prozess einzubinden (z. B. mit einem runden Tisch)?*

Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung meiner Fragen.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Der Bahnhof Pfäffikon spielt mit werktäglich 17 300 ein- und aussteigenden Personen eine zentrale Rolle als nationale und regionale Verkehrsdrehscheibe und gehört zu den 50 meist frequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Hier kreuzen sich die nationalen Verkehrsachsen Zürich – Chur und Ostschweiz – Innerschweiz. Zusammen mit der Strassenverbindung über den Seedamm fungiert der Bahnhof Pfäffikon als bedeutendes Bindeglied zwischen den Kantonen und Regionen rund um den Zürichsee. Daneben ist der Bahnhof Pfäffikon auch die wichtigste Verkehrsdrehscheibe für den Kanton Schwyz in der Region Ausserschwyz.

Die Publikumsanlagen am Bahnhof Pfäffikon entsprechen heute nicht den aktuellen Normen und erfüllen die Anforderungen an einen modernen Bahnhof nicht mehr. Dies ist nicht zuletzt auf das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrs- und Passagieraufkommen zurückzuführen. Ein Beispiel hierfür mag die vom Interpellanten angesprochene, einzige Personenunterführung sein, welche an den Werktagen regelmässig an ihre Kapazitätsgrenzen stösst und bei Starkregen zudem teilweise unter Wasser steht.

Um die weiter steigenden Passagierzahlen bewältigen und zusätzliche Verkehrsangebote aufnehmen zu können, bestehen ein hohes Interesse und dringender Handlungsbedarf, die Publikumsanlagen zu modernisieren und auszubauen sowie die Kapazitäten für den Personenfluss zu verbessern.

Der Regierungsrat ist sich aber auch der räumlichen und ökologischen Herausforderungen rund um den Bahnhof Pfäffikon und den Seedamm bewusst. Daher ist ein gut koordiniertes Vorgehen unter Einbezug aller betroffenen Stellen unerlässlich. Der Kanton Schwyz ist bereit, diese Planungen zu unterstützen. Gemäss dem kantonalen Richtplan stellt das Gebiet rund um den Bahnhof Pfäffikon einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt dar. In diesem Zusammenhang hat der Kanton Schwyz in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Freienbach eine Studie initiiert, mit welcher der Entwicklungsbedarf des Bahnhofs abgeschätzt sowie mit den weiteren Bedürfnissen des örtlichen Umfelds abgestimmt werden soll.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Sieht der Regierungsrat ebenfalls baulichen Handlungsbedarf für den Pfäffiker Bahnhof?

Der Regierungsrat sieht beim Bahnhof Pfäffikon in verschiedener Hinsicht Handlungsbedarf. Die derzeitige Infrastruktur entspricht nicht mehr den Anforderungen eines modernen Bahnknotenpunkts. Dies sowohl in kapazitätsmässiger Hinsicht sowie bezüglich Komfort, insbesondere bei der Personenführung, als auch unterhaltstechnisch, etwa zur Verhinderung der angesprochenen Überschwemmungen der Unterführung. Mittel- und langfristig bedarf es aus Sicht des Regierungsrates auf Stufe der nationalen und regionalen Planungen sodann infrastruktureller Massnahmen, welche einen der hohen Bedeutung des Bahnhofs entsprechenden Ausbau des Schienenverkehrsangebots zulassen, so insbesondere den angestrebten Halt des Intercity (IC) Zürich – Chur.

2.2.2 Falls ja: Welches sind die Hindernisse, welche einem zeitgemässen, benutzerfreundlichen Ausbau des Bahnhofs Pfäffikon bislang offenbarentgegengestanden sind und wie können diese überwunden werden?

Die Hindernisse für einen raschen, zeitgemässen und benutzerfreundlichen Um- und Ausbau des Bahnhofs Pfäffikon bestehen hauptsächlich in den einzuhaltenden gesetzlichen Prozessen und aufwändigen Planungen sowie den hohen Kosten.

Die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) erkennen die Notwendigkeit, sowohl kurzfristige als auch langfristige Lösungen zu entwickeln, um die Infrastruktur des Bahnhof Pfäffikon kundenfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten. Die kurzfristigen Lösungen, wie Substanzerhaltung und kleinere Anpassungen, liegen in der Verantwortung der SBB Infrastruktur (SBB-I), während die langfristigen Massnahmen, insbesondere der kapazitätsmässige Ausbau und umfassende bauliche Verbesserungen, durch die Ausbauprogramme des Bundes und unter der Leitung des BAV zu erfolgen haben.

Für die kommenden Jahre plant die SBB diverse Massnahmen im Rahmen des Substanzerhalts, darunter den Austausch der Beleuchtung und der Beschallungssysteme in Bahnhöfen und Publikumsbereichen. Darüber hinaus hält es die SBB für möglich, dass im Zuge künftiger Substanzerhaltungsmassnahmen auch kleinere Anpassungen an den Publikumsanlagen erforderlich werden könnten.

Nach eingehender Untersuchung der wiederholten Überschwemmungen in der Personenunterführung Pfäffikon hat die SBB festgestellt, dass die Überlastung der Entwässerungsanlage bei Starkregen die Hauptursache ist. Zusätzlich dringt Grundwasser in die Unterführung ein. Zudem belasten angrenzende Grundstücke das Entwässerungssystem weiter.

Um kurzfristig Abhilfe zu schaffen, plant die SBB ab Oktober 2024 erste Massnahmen, die jedoch nur eine vorübergehende Lösung darstellen. Langfristig ist eine umfassende Überprüfung und Anpassung des Entwässerungsnetzes notwendig, für die bereits eine Studie in Vorbereitung ist. Zusätzlich sollen die Abwasserleitungen regelmässig gereinigt und die Pumpen gewartet werden, um die Effizienz des Systems sicherzustellen.

Um den Bahnhof Pfäffikon auch gesamthaft den heutigen Anforderungen entsprechend auszubauen, sind jedoch umfangreiche Massnahmen erforderlich, wie die Verbesserung der Zugänge, die Schaffung von Querungsachsen oder die Verbreiterung der Perrons. Für eine umfassende Verbesserung der Situation am Bahnhof Pfäffikon muss ein grosser Teil des Bahnhofs angepasst werden.

Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur vom 14. Oktober 2015 (KPFV, SR 742.120) müssen Investitionen über 10 Mio. Franken an den Publikumsanlagen am Bahnhof Pfäffikon im Rahmen der Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur des Bundes finanziert werden. Diese Programme berücksichtigen die gesamte Bahninfrastruktur in der Schweiz und werden jeweils vom Bundesrat der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt.

Die nächsten Ausbauprogramme, die der Bundesrat der Bundesversammlung präsentiert, sind für die Jahre 2026 und 2030 geplant. Die SBB beabsichtigt, einen Planungskredit für den Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Pfäffikon voraussichtlich in der Botschaft 2026 zu beantragen und nach einer positiven Entscheidung der Bundesversammlung mit der Planung zu beginnen. Welche Botschaft letztlich tatsächlich die Planungsgelder sowie den Ausführungskredit für den kapazitätsbezogenen Ausbau der Publikumsanlagen in Pfäffikon enthalten wird, hängt jedoch von den weiteren Planungs- und Entscheidungsprozessen ab, die unter der Leitung des BAV erfolgen.

2.2.3 Kann sich der Regierungsrat vorstellen, auf die SBB einzuwirken und andere externe Partner (etwa die SOB) in den Prozess einzubinden (z. B. mit einem runden Tisch)?

Der Kanton steht mit der SBB und dem BAV im Austausch und möchte den Planungsprozess aktiv mitgestalten, ist sich aber auch der geltenden Rahmenbedingungen und Prozesse bewusst. Er setzt sich zudem auf Bundesebene für den Ausbau des Bahnhofs Pfäffikon ein und wird im Rahmen der Einbindung in die Bahnausbauprogramme seine Bemühungen weiter verstärken, um die erforderlichen Kapazitäten und Infrastrukturen im Sinne der regionalen Entwicklung sicherzustellen.

Um die lokalen und regionalen Bedürfnisse optimal zu berücksichtigen, hat das Amt für öffentlichen Verkehr zusammen mit dem Amt für Raumentwicklung und der Gemeinde Freienbach eine Entwicklungsstudie für das Bahnhofgebiet Pfäffikon initiiert. Diese Studie soll die Interessen der Region bündeln und als Grundlage für zukünftige Ausbauschritte sowie für die Zusammenarbeit mit externen Partnern dienen. Der Regierungsrat wird diesen partizipativen Prozess konsequent vorantreiben und die relevanten Akteure eng in den weiteren Planungsprozess einbinden.

Beschluss des Regierungsrates

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bundesamt für Verkehr BAV, Abteilung Infrastruktur, Patrick Frank, 3003 Bern; SBB AG, Infrastruktur, Region Ost, Christina Senn, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich; Schwyzer Mitglieder des Bundesparlaments (per E-Mail).
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

