

Beschluss Nr. 500/2025

Schwyz, 24. Juni 2025 / ju

Interpellation I 13/25: Die March abgehängt vom schnellen Bahnverkehr ab 2035?

Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 22. April 2025 haben 26 Kantonsräte aus dem Bezirk March folgende Interpellation eingereicht:

«Für die Marchgemeinden ist eine qualitativ hochwertige Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sehr wichtig. Besorgt beobachten wir vor allem die Entwicklungen im Schienenverkehr, da dieser in Sache Schnelligkeit und Pünktlichkeit unschlagbare Vorteile hat im Vergleich zum Busverkehr auf der Strasse.

Für die Attraktivität der Bahn und dadurch die Entlastung der Strassen ist die umsteigefreie Anbindung der March Richtung Zürich in der schnellen Fahrlage der S2, wie auch die beliebte Direktverbindung bis zum Flughafen wichtig. Gemäss unseres Wissenstands fordert der ZVV ab 2035 die Fahrlage der S2 für seine Bedürfnisse. Das würde heissen, Märchler Zugreisende kämen weiterhin nicht oder nicht mehr umsteigefrei in vergleichbarer heutiger Reisezeit nach Zürich.

Mittel- bis langfristig ist wünschenswert, dass das Angebot von vor 2014 wieder erreicht werden kann. Damals fielen durch die Verschiebung der S2 zahlreiche Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Pfäffikon SZ, Wädenswil, Thalwil und Zürich HB sowie die Halte der S2 in der Obermarch weg. Die geplante Eröffnung (2028) der Doppelspur im Bereich Siebnen ermöglicht die Halte von der Obermarch mit sozusagen Endstation Pfäffikon.

Der Kanton Schwyz ist nicht Teil der Planungsregion Ostschweiz, sondern der Zentralschweiz. Obwohl das Amt für Verkehr im Austausch mit SBB und ZVV ist, ist davon auszugehen, dass der Einfluss auf die Planungen betreffend der March gering ist. Wir sind sehr besorgt, dass die March, eingebettet zwischen der Planungsregion Ostschweiz und dem Knotenpunkt Pfäffikon SZ, Opfer der Bedürfnisse des ZVVs wird!

Wir bitten darum den Regierungsrat, uns folgenden Fragen zu beantworten:

1. *Wie ist der Stand der Planung in Bezug auf die Anbindung der March an Zürich mit S Bahnen und Zügen ab 2035?*
2. *Wie gedenkt der Regierungsrat, sich für eine kurze Reisezeit und eine möglichst direkte Anbindung der March an Zürich mittel- und langfristig einzusetzen?*
3. *Was ist die Vision des Regierungsrats für den öV in der March?
Wie kann eine bestmögliche Anbindung an Entwicklungsgebiete wie zum Beispiel das Rietli gewährleistet werden?*
4. *Sieht der Regierungsrat die Möglichkeit, zusätzlich zur Mitgliedschaft in der Planungsregion Zentralschwyz, auch Einsitz in der Planungsregion Ostschweiz zu nehmen? In welchem Zeitraum wäre eine solche Einsitznahme möglich und mit welchen personellen und finanziellen Folgen wäre dies verbunden?*
5. *Wenn nein: wer oder was verhindert eine solche Mitgliedschaft?*

Wir bedanken uns für die Beantwortung der Fragen.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Dem Regierungsrat ist eine leistungsfähige Anbindung der Marchgemeinden an den öffentlichen Verkehr (öV) ein zentrales Anliegen. Eine gute öV-Erschliessung verbessert die Erreichbarkeit, entlastet die Strasseninfrastruktur und stärkt die Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Der Regierungsrat engagiert sich daher mit Nachdruck auch für die Interessen der Region Ausser-schwyz.

Die Weiterentwicklung des Bahnangebots im Kanton Schwyz erfolgt unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen, sowohl im inneren als auch im äusseren Kantonsteil. Im nationalen Planungsprozess erhalten in der Regel Vorhaben den Vorrang, die der Entlastung stark überlasteter Hauptverkehrskorridore oder der Förderung des alpenquerenden Güterverkehrs dienen. In diesem Umfeld ist es für Regionen mit geringerer Nachfrage herausfordernd, ihre Anliegen wirkungsvoll einzubringen, selbst wenn diese aus kantonaler oder regionaler Sicht verkehrspolitisch von hoher Bedeutung sind.

2.1.1 Nationaler Planungsrahmen: FABI und Angebotskonzepte

Die Entwicklung des schweizerischen Bahnangebots erfolgt im Rahmen des Programms «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI), das seit 2014 die Grundlage für die langfristige, koordinierte Weiterentwicklung des Schienennetzes bildet. Zentrales Instrument sind die sogenannten Angebotskonzepte (AK), welche jeweils einen Planungshorizont von ca. zehn bis 15 Jahren abdecken und eng auf die Entwicklung der Bahninfrastruktur abgestimmt werden.

Während das Bundesamt für Verkehr (BAV) zusammen mit der Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB) und der Güterverkehrsbranche die Konzepte für den Fern- und Güterverkehr erarbeitet, definieren die Kantone ihre Angebotsziele für den regionalen Personenverkehr im Rahmen von sechs Planungsregionen. Diese Angebotswünsche werden in Modulen gebündelt, mit den Bahnunternehmen abgestimmt sowie optimiert und anschliessend vom BAV einer volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen.

2.1.2 Relevante Ausbauschritte AK2025

Mit dem Angebotskonzept 2025 (AK25), das 2013 vom Bundesparlament verabschiedet worden ist, wurde mit dem Vorhaben einer Überholgleisanlage in Siebnen-Wangen erstmals ein für den äusseren Kantonsteil relevantes Projekt aufgenommen. Dieses Bauwerk ist erforderlich, um den

Halt der S2 (Zürich Flughafen – Ziegelbrücke) in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg wieder zu ermöglichen.

2.1.3 Relevante Ausbauschritte AK2035

Mit dem Angebotskonzept 2035 (AK35) wurde vom Parlament im Jahr 2019 ein weiterer Ausbauschritt des Bahnnetzes beschlossen. Ziel dieses Ausbaus ist es, die Infrastruktur auf der Grundlage des AK25 gezielt dort zu erweitern, wo grosse Kapazitätsengpässe bestehen. Im Unterschied zu früheren Konzepten steht dabei nicht die Verkürzung der Reisezeiten im Vordergrund, sondern die Entlastung überlasteter Streckenabschnitte und die Verbesserung der betrieblichen Stabilität für einen pünktlicheren Fahrplan.

Insbesondere im Grossraum Zürich bestehen heute markante Netzüberlastungen. Mit dem Zimmerberg-Basistunnel II und dem Brüttener Tunnel beinhaltet das AK35 zwei zentrale Infrastrukturprojekte, die es erlauben, auf diesen bereits heute schon sehr stark frequentierten Achsen das Angebot zu verbessern und den langfristigen Ausbau der Zürcher S-Bahn sicherzustellen. Die beiden neuen Bauwerke führen zu veränderten Verkehrszeiten der Züge im Raum Zürich. Davon betroffen ist auch der Korridor Zürich – Chur inkl. der S-Bahnen, weshalb diese neu geplant werden mussten.

Ebenso soll eine zweite Generation der S-Bahn Zürich mit dem Ziel eingeführt werden, die Kapazität langfristig zu verdoppeln. Das Konzept sieht eine neue, zweistufige S-Bahn-Struktur vor: Eine «innere S-Bahn» mit hohem Takt in der Stadtregion sowie eine «äussere Express-S-Bahn» für die periphereren Räume, darunter auch Ausserschwyz. Gemäss dem ursprünglichen AK35 sollte die Region March künftig wie folgt an den Raum Zürich angebunden werden:

- Eine S-Bahn wird ab Ziegelbrücke halbstündlich als sogenannte «äussere S-Bahn» geführt. Im Abschnitt zwischen Reichenburg und Thalwil bedient sie alle Stationen; ab Thalwil verkehrt sie nur noch mit einem Halt in Zürich Enge ohne weitere Zwischenhalte direkt zum Zürcher Hauptbahnhof. Insgesamt sind zwischen Pfäffikon SZ und Zürich neun Zwischenhalte vorgesehen.
- Zusätzlich ist eine «äussere S-Bahn» ab Pfäffikon SZ nach Zürich / Winterthur vorgesehen. Diese verkehrt im Halbstundentakt und bedient auf dem Weg nach Zürich fünf Stationen.
- Darüber hinaus sollen die heutigen Regional- und Fernverkehrsangebote im Korridor Zürich – Glarus – Graubünden optimiert werden: Die bisherigen Linien Zürich HB – Linthal und der Interregio Zürich – Chur werden zu einem durchgehenden Interregio-Angebot (Zürich – Chur) im Halbstundentakt zusammengeführt. Dieses neue Interregio-Angebot wird künftig zusätzlich in Lachen halten, wobei auch die für den Kanton Schwyz wichtigen Halte in Wädenswil, Pfäffikon SZ und Siebnen-Wangen im Interregio-Angebot erhalten bleiben.

2.1.4 Geplantes Angebot und verbleibende Unsicherheiten

Die abgestimmte Weiterentwicklung der S-Bahn und des Interregios sichert das bestehende Viertelstundentakt-Angebot in der March langfristig. Ab Pfäffikon SZ bleiben insgesamt sechs Verbindungen pro Stunde nach Zürich bestehen. Noch unsicher ist hingegen die genaue Linienführung im Raum Zürich, insbesondere im Hinblick auf Direktverbindungen zum Flughafen.

2.1.5 Abhängigkeit von Infrastrukturausbauten und Zeitplan

Die Umsetzung des AK35 im Korridor Ausserschwyz – Zürich hängt zwingend von zentralen Infrastrukturprojekten wie dem Brüttener Tunnel und dem Zimmerberg-Basistunnel II ab. Ohne diese

Voraussetzungen ist eine Realisierung des neuen S-Bahn-Konzepts nicht möglich. Nach aktuellem Stand ist eine Umsetzung frühestens ab 2039 realistisch.

2023 informierte der Bundesrat, dass geänderte Rahmenbedingungen, wie der Verzicht auf kurvenschnelles Fahren bei neuen Doppelstockzügen oder längere Haltezeiten, eine Überarbeitung des AK35 erfordern. In der Folge wurde das Konzept gesamtschweizerisch konsolidiert (überarbeitet), was auch Fahrzeitanpassungen zur Folge hatte. So verlängerte sich die Reisezeit von Ausserschwyz nach Zürich im überarbeiteten AK35 im Vergleich zu früheren Varianten um einige Minuten.

2.1.6 Politische Konsolidierung und finanzielle Herausforderungen

Für den Korridor Zürich – Chur wurde eigens eine Angebotswerkstatt eingerichtet, an der die betroffenen Planungsregionen Zürich und Ostschweiz sowie der Kanton Schwyz beteiligt waren. Trotz intensiver Gespräche lehnten die Kantone Schwyz und Glarus die von der SBB vorgeschlagene Konsolidierungsvariante ab und forderten Alternativprüfungen.

Im Dezember 2024 wurde dann bekannt, dass die Kosten des Bahnausbaus schweizweit auf rund 30 Milliarden Franken ansteigen könnten, fast doppelt so viel wie ursprünglich geplant. Das UVEK hat daraufhin angekündigt, alle nicht baureifen Projekte einer externen Evaluation zu unterziehen und zu priorisieren. Die Ergebnisse dieser Prüfung sollen bis Ende 2025 vorliegen.

2.1.7 Ausblick für die Region March

Bis zum Abschluss der laufenden Evaluation sind die Angebotsplanungen im Rahmen des Ausbaus AK35 sistiert. Gestützt auf die Ergebnisse dieser externen Überprüfung ist als nächster Schritt die Botschaft 2026 zum Bahnausbau vorgesehen, welche voraussichtlich 2027 im Bundesparlament beraten wird. In deren Zentrum wird die Überarbeitung des AK35 stehen. Welche konkreten Auswirkungen sich daraus für die Region March ergeben, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht verlässlich abschätzen.

Erfreulich ist aus Sicht des Kantons Schwyz, dass die Realisierung der Überholgleisanlage Siebten-Wangen von der Überprüfung nicht betroffen ist. Die Inbetriebnahme ist weiterhin auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2028 terminiert und ermöglicht die Wiederherstellung der S2-Halte in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg. Damit kann die Bahnerschliessung der Obermarch mittelfristig spürbar verbessert werden.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Wie ist der Stand der Planung in Bezug auf die Anbindung der March an Zürich mit S Bahnen und Zügen ab 2035?

Der aktuelle Planungsstand und die zentralen Abhängigkeiten zum zukünftigen S-Bahn-Angebot in der March wurden unter den Allgemeinen Bemerkungen hiervoor bereits detailliert dargelegt.

Die Inbetriebnahme der Überholgleisanlage Siebten-Wangen ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2028 terminiert. Diese Massnahme bildet einen zentralen Bestandteil zur Umsetzung des Angebotskonzepts AK25 in Ausserschwyz. Sie ermöglicht insbesondere, dass die S2 (Zürich Flughafen – Ziegelbrücke) in Siebten-Wangen überholt werden und in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg wieder halten kann. Das derzeitige Übergangsangebot mit der S27 (Ziegelbrücke – Siebten-Wangen) wird mit Inbetriebnahme des Überholgleises aufgehoben.

Nach aktuellem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass das S-Bahn-Konzept des AK25 in der March über mehrere Jahre hinweg weitergeführt wird. Die im Rahmen des AK35 vorgesehenen

Anpassungen am System der Zürcher S-Bahn können voraussichtlich frühestens ab 2039 umgesetzt werden, da sie auf umfangreiche Infrastrukturausbauten, insbesondere den Brüttener Tunnel und den Zimmerberg-Basistunnel II, angewiesen sind.

Wie das Angebotskonzept AK35 letztlich ausgestaltet wird und in welcher Form die Anbindung der March an den Raum Zürich konkret erfolgen kann, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilen. Ein Grund dafür ist die bereits angesprochene laufende externe Überprüfung des Bahnausbauschritts 2035 im Auftrag des UVEK, die angesichts der erheblichen prognostizierten Kostensteigerungen eine Neubeurteilung und Priorisierung aller noch nicht baureifen Projekte zur Folge hat.

2.2.2 Wie gedenkt der Regierungsrat, sich für eine kurze Reisezeit und eine möglichst direkte Anbindung der March an Zürich mittel- und langfristig einzusetzen?

Der Regierungsrat misst einer leistungsfähigen und direkten Anbindung der Region March an den Grossraum Zürich eine hohe verkehrs- und standortpolitische Bedeutung bei. Entsprechend setzt er sich kontinuierlich dafür ein, die Region Ausserschwyz optimal in das nationale Bahnnetz zu integrieren.

Zur Wahrung und Vertretung der kantonalen Interessen nutzt der Regierungsrat die etablierten politischen und fachlichen Koordinationsgefässe, insbesondere die FABI-Planungsregion sowie die Konferenz der kantonalen öV-Direktorinnen und -Direktoren. Ergänzend pflegt er den direkten Dialog mit dem Bund und der SBB. So wurde die besondere verkehrliche Situation von Ausserschwyz unter anderem in einem persönlichen Austausch mit dem Vorsteher des UVEK und der Direktorin des BAV thematisiert.

Zudem informiert der Regierungsrat die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung regelmässig über die verkehrspolitischen Herausforderungen und Zielsetzungen des Kantons, um deren Unterstützung auf nationaler Ebene sicherzustellen.

Auf fachlicher Ebene finden Koordinationsgespräche mit den Gemeindepräsidien der March statt. Ziel ist es, kommunale Anliegen frühzeitig in übergeordnete Planungsprozesse einzubringen und die politische Verankerung in der Region zu stärken. Darüber hinaus erfolgen auf technischer Ebene regelmässige bilaterale Abstimmungen mit der SBB sowie mit dem Bundesamt für Verkehr, um die konkreten betrieblichen und planerischen Voraussetzungen für eine verbesserte Anbindung der March zu klären und voranzutreiben.

Der Regierungsrat wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten auch weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die Anbindung der March an den Raum Zürich mittel- und langfristig leistungsfähig, direkt und attraktiv ausgestaltet wird. Darüber entschieden wird letztlich aber an anderen Stellen.

2.2.3 Was ist die Vision des Regierungsrats für den öV in der March?

Der Regierungsrat verfolgt mit der öV-Strategie 2040 eine einheitliche und langfristig ausgerichtete Vision für den öffentlichen Verkehr im gesamten Kanton Schwyz. Ziel ist es, ein modernes, zuverlässiges und gut vernetztes Mobilitätsangebot zu schaffen, das sowohl den heutigen Anforderungen als auch den künftigen Entwicklungen gerecht wird. In urbanen und periurbanen Räumen soll ein dichtes Liniennetz bestehen, das nahtlos mit dem Fuss-, Velo- und motorisierten Individualverkehr verknüpft ist. Richtung Zürich, Luzern und Zug sind schnelle, direkte Verbindungen vorgesehen. Der öffentliche Verkehr soll dabei wesentlich zur Standortattraktivität sowie zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung beitragen.

Langfristige Zielsetzungen im Schienenverkehr sind:

- die Anbindung von Pfäffikon SZ an den Fernverkehrskorridor Zürich – Chur;
- Direktverbindungen zum Flughafen Zürich;
- ein viertelstündliches Bahnangebot auf der Achse March – Pfäffikon SZ – Zürich / Rapperswil.

Im Rahmen des kantonalen öV-Grundangebots, das alle vier Jahre vom Regierungsrat verabschiedet und vom Kantonsrat genehmigt wird, wurden bzw. werden durch folgende kurz- bis mittelfristige Massnahmen gezielt Verbesserungen für die öV-Erschliessung der Region March umgesetzt:

- Dezember 2023: Einführung des neuen Buskonzepts für die March, mit besonderem Fokus auf die Stärkung von Siebnen-Wangen als regionale öV-Drehscheibe;
- Dezember 2024: Aufnahme eines Pilotbetriebs für ein nächtliches Busangebot an Wochenenden;
- Dezember 2028: Inbetriebnahme der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen sowie Wiederaufnahme der S2-Halte in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg.

Wie kann eine bestmögliche Anbindung an Entwicklungsgebiete wie zum Beispiel das Rietli gewährleistet werden?

Eine leistungsfähige Erschliessung von Entwicklungsgebieten mit dem öffentlichen Verkehr ist ein zentrales Element einer nachhaltigen Raum- und Standortentwicklung. Der Kanton Schwyz verfolgt im kantonalen Richtplan primär das Ziel, siedlungs- und wirtschaftsrelevante Entwicklungen auf bereits gut erschlossene Gebiete zu konzentrieren. Zu diesem Zweck wurden unter anderem sogenannte Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonalen Bedeutung festgelegt. Diese Gebiete verfügen entweder bereits über eine leistungsfähige verkehrliche Anbindung oder sollen mittelfristig entsprechend erschlossen werden.

Das Gebiet Rietli ist im kantonalen Richtplan als ESP-Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung festgelegt. Gemäss dem vom Amt für Raumentwicklung und dem Amt für Wirtschaft entwickelten Szenario zur Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung sollen dort künftig zahlreiche Arbeitsplätze in produktionsorientierten und wertschöpfungsintensiven Betrieben entstehen. Das ESP Rietli befindet sich zwischen den Ortschaften Buttikon (Gemeinde Schübelbach) und Reichenburg, mit unmittelbarem Anschluss an die Autobahn A3 via Reichenburg. Eine direkte Anbindung an den öffentlichen Verkehr besteht aktuell noch nicht. Im Rahmen des 2024 eingeführten Buskonzepts für die March wurde die künftige öV-Erschliessung des ESP Rietli jedoch konzeptionell berücksichtigt. Vorgesehen ist eine Anbindung über eine der bestehenden kantonalen Buslinien, welche das Entwicklungsgebiet mit den regionalen Verkehrsdrehscheiben Siebnen-Wangen (inkl. Bahnanschluss) und Reichenburg verknüpft.

2.2.4 Sieht der Regierungsrat die Möglichkeit, zusätzlich zur Mitgliedschaft in der Planungsregion Zentralschweyz, auch Einsitz in der Planungsregion Ostschweyz zu nehmen? In welchem Zeitraum wäre eine solche Einsitznahme möglich und mit welchen personellen und finanziellen Folgen wäre dies verbunden?

Gemäss der Zuteilung im Rahmen des Programms FABI ist der Kanton Schwyz fest der Planungsregion Zentralschweyz zugewiesen. Die offizielle Mitwirkung im nationalen Angebotsplanungsprozess erfolgt somit grundsätzlich über diese Region. Eine Doppelmitgliedschaft in mehreren Planungsregionen ist im geltenden System formell nicht vorgesehen. Aufgrund seiner geografischen Lage weist der Kanton Schwyz jedoch funktionale Verflechtungen mit mehreren Nachbarregionen auf, so auch in Ausserschweyz mit den Planungsregionen Ostschweyz und Zürich. Diese Mehrfachanbindung führt zu inhaltlichen Überschneidungen und erfordert Koordination.

Aus diesem Grund wurde für die Angebotsentwicklung im Korridor Zürich – Chur, der für Ausser-schwyz von zentraler Bedeutung ist, ein regionenübergreifendes Verfahren in Form einer «Angebotswerkstatt» eingerichtet. Dieses Format ermöglicht eine themenspezifische, effiziente und koordinierte Abstimmung zwischen den direkt beteiligten Kantonen und Planungsregionen und kann bei Bedarf aktiviert werden. So hat sich dieses Vorgehen beispielsweise im Jahr 2024 im Rahmen der Konsolidierung des AK35 bewährt, als die im Korridor Zürich – Chur am Angebot beteiligten Kantone die Angebotsentwicklung effizient und zielgerichtet vorantreiben konnten, auch wenn letztlich kein vollständig gemeinsames Verständnis aller Beteiligten erzielt wurde. Die Einsitznahme im Gefäss der Angebotswerkstatt Zürich – Chur kann mit den bestehenden personellen Ressourcen des Amtes für öffentlichen Verkehr sichergestellt werden.

2.2.5 Wenn nein: wer oder was verhindert eine solche Mitgliedschaft?

Wie unter Ziffer 2.2.4 ausgeführt, hat die offizielle Mitwirkung des Kantons Schwyz im nationalen Angebotsplanungsprozess gemäss bundesrechtlicher Zuteilung im Rahmen von FABI grundsätzlich über die Planungsregion Zentralschweiz zu erfolgen; eine Doppelmitgliedschaft in mehreren Planungsregionen ist formell nicht vorgesehen.

Der Regierungsrat erachtet darüber hinaus eine punktuelle und themenspezifische Beteiligung im Rahmen der Angebotswerkstatt Zürich – Chur als zielgerichteter und effizienter als eine formelle Mitgliedschaft in der Planungsregion Ostschweiz. Dabei ist zu berücksichtigen, dass innerhalb der Planungsregion Ostschweiz die Angebote der Kantone Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Schaffhausen, Thurgau, Graubünden, St. Gallen und Glarus geplant werden, nicht jedoch die Angebote des ZVV, welche in der Planungsregion Zürich organisiert sind.

Sowohl im Rahmen der Angebotswerkstatt Zürich – Chur als auch in der Planungsregion Zentralschweiz hat der Kanton Schwyz die Möglichkeit, die Interessen von Ausserschwyz gezielt einzubringen. Er hat dazu den informellen Austausch mit den Planungsregionen Ostschweiz und Zürich bereits bewusst gestärkt und beabsichtigt, diesen Dialog im Interesse einer koordinierten Angebotsentwicklung weiterhin aktiv auszubauen. Die Angebotswerkstatt Zürich – Chur gewährleistet dabei die Einbindung aller am Korridor beteiligten Kantone in die Angebotsplanung.

Beschluss des Regierungsrates

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

