

Datum: 2. Juni 2026  
Abteilung: Gemeindepräsidium  
Kontakt: Félix Brunschwiler  
Telefon: 055 286 11 01 / 079 799 70 17  
E-Mail: felix.brunschwiler@schmerikon.ch

## Medienmitteilung

### **IR-Voralpenexpress-Halt: warum nur am kantonalen Schwingfest?**

**In Schmerikon hat in den vergangenen Jahren ein erheblicher Leistungsabbau im öffentlichen Schienenverkehr stattgefunden. Zudem führt der aktuelle Bahnbetrieb zur Beeinträchtigung der Ortsdurchfahrt und schränkt die Erreichbarkeit eines grossen Siedlungsgebiets ein. Darüber hinaus erschweren ablehnende Bürgerschaftsentscheide benachbarter Gemeinden zu Strassenprojekten den Zugang zu den Knotenbahnhöfen. Sie schaden der regionalen Solidarität. Darum hat die erneute Überprüfung des Interregio-Halts in Schmerikon absolute Priorität vor anderen öV-Projekten. Am kantonalen Schwingfest vom 31. Mai 2026 jedenfalls war ein Halt möglich.**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) legt vom 22. Mai bis 9. Juni 2026 den Fahrplanentwurf 2027 auf der Internet-Seite <https://www.oev-info.ch/de/fahrplan-entwurf> zur Vernehmlassung auf. Mit bald drei Jahren Erfahrung des Fahrplans nach Doppelspurausbau nimmt der Gemeinderat Schmerikon diese Vernehmlassung zum Anlass, um bei den zuständigen Fachstellen in Region und Kanton auf die für Schmerikon relevanten Anliegen beim öffentlichen Verkehr aufmerksam zu machen und Antrag zu stellen.

#### *Drohende Anschlussbrüche statt entspannende Direktverbindungen*

Mit dem Fahrplan 2024, umgesetzt ab 10. Dezember 2023 ergingen einschneidende Veränderungen für die Gemeinde Schmerikon. Ab diesem Datum wurde formell die Doppelspur Uznach – Schmerikon in Betrieb genommen und ein darauf abgestützter Fahrplan umgesetzt. Die Anzahl Züge auf der Strecke wurde verdoppelt, indem die bisher in Uznach wendende S4 halbstündlich alternierend zum Interregio Voralpen-Express (IR-VAE) bis nach Rapperswil, beschleunigt verlängert wurde. Damit wurde ein Halbstundentakt ohne Halt in Schmerikon und Blumenau realisiert, in Begleitung eines Halbstundentakts eines Regionalzuges zwischen Ziegelbrücke und Rapperswil mit Halt an allen Stationen und mit kurzen Anknüpfungen an die beschleunigten Züge in Rapperswil und Uznach. Ergänzend wurde auf der Ortsdurchfahrt zwischen den Bahnhöfen Uznach und Schmerikon für den Bus ein Halbstundentakt eingeführt.

Für zahlreiche Gemeinden der Region stellt dieser Fahrplan einen substantiellen Gewinn dar. Für Schmerikon hingegen, eine Gemeinde mit einem hohen Anteil an Arbeits- und Freizeit-Pendlerinnen- und –Pendlern, ging dieser Fahrplan mit einem erheblichen Leistungsabbau einher:

- Verlust der Direktverbindung nach St. Gallen und zur Innerschweiz / Tessin.

- Äusserst knappe Anschlussverbindungen in Rapperswil an die Züge von und in Richtung Zürich mit häufigen Anschlussbrüchen infolge Verspätungen und Gleisänderungen.
- Äusserst knappe Anschlussverbindungen stets mit Perronwechsel in Uznach an die Züge von und in Richtung St.Gallen, die für ältere und gehbehinderte Menschen nicht machbar sind,
- verlängerte Fahrzeiten Richtung Innerschweiz um eine ½ Stunde und Richtung linkes Zürichsee-Ufer um eine ¼ Stunde sowie Umwegfahrten via Uznach mit zeitlichem und monetären Mehraufwand.

#### *Das Bundesgericht nimmt den Kanton in die Pflicht*

Darüber hinaus trägt die Gemeinde die Belastung durch die Barriere-Allmeind. Dieser Bahnübergang ist die einzige Erschliessung des gesamten Siedlungsgebietes südlich der Bahnlinie. Die verlängerten Schliessungszeiten durch den neuen Fahrplan führen zu Rückstau bis in die Ortsdurchfahrt und sie schränken den Zugriff für Blaulichtorganisationen ein. Nicht zuletzt dieser Sachverhalt war für den Gemeinderat Anlass zum Doppelspurausbau bis vor Bundesgericht zu gehen. Dieses erteilte der SBB eine Absolution, nahm hingegen den Kanton in die Pflicht, Massnahmen gegen den Rückstau umzusetzen. Der Kanton deklarierte die regionale Verbindungsstrasse A15 – Gaster (RVS) zur einzigen möglichen Lösung. Nun steht der Kanton ohne Lösung da und ist weiterhin in der Pflicht.

#### *Mangelnde Solidarität von Schmerikon?*

Denn bekanntlich wertete die Uzner Stimmbürgerschaft die lokalen Interessen höher als die regionalen und lehnte die RVS im November 2024 an der Urne. Sie schädigten damit Schmerikon erheblich. Nicht nur muss Schmerikon eine andere Erschliessung des südlichen Siedlungsgebiets selber umsetzen. Auch die Erreichbarkeit des Knotenbahnhofs Uznach durch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr ist beeinträchtigt. Vergleichbare Auswirkungen zeigt die Ablehnung der Vorlage zur «Lebensader / Avenida» durch die Stimmbürgerschaft von Rapperswil-Jona im November 2019. Auch hier steht der Bus im Stau; Fahrplanstabilität, eine Grundvoraussetzung für das Knotenbahnhof-Konzept, wird damit torpediert. Im Weiteren erteilte die Region dem Anliegen der Gemeinde Schmerikon, die Linie 631 Rüti - Uznach über das Siedlungsgebiet von Schmerikon zu schlaufen, und damit die Erreichbarkeit eines weiteren Knotenbahnhofs zu realisieren, eine Abfuhr.

#### *Stichhaltigen Argumente gegen den Halt des IR-VAE und der S4 in Schmerikon?*

Gemeindevertreter haben über viele Jahre an den Entwürfen der Fahrpläne im Vorfeld des Doppelspurausbaus mitwirken können. Damals wie heute wird argumentiert, es würden entscheidende Sekunden aufgrund der Fahrplanzwänge an neuralgischen Punkten des Netzes für den Halt des IR-VAE in Schmerikon fehlen. Als solche werden die Kreuzung der Linie Zürich-Chur durch den IR-VAE in Pfäffikon oder der lange einspurige Rickentunnel genannt. Aufgrund der Erfahrung aus bald drei Jahren des bestehenden Fahrplankonzeptes stellen sich doch einige Fragen. Dazu gehört die nicht nachvollziehbare Übertragung der angeblichen Einschränkungen des IR-VAE auf die beschleunigte S4, die mangelnde Ausschöpfung der Beschleunigungs- und Entschleunigungsfähigkeiten moderner Leichtmetall-Zugkompositionen sowie das zeitweise «Kriechen» der Züge durch Bahnhof und Siedlungsgebiet, selbst bei Verspätung. Jedenfalls für das kantonale Schwingfest waren der Halt des IR-VAE und der S4 problemlos machbar.

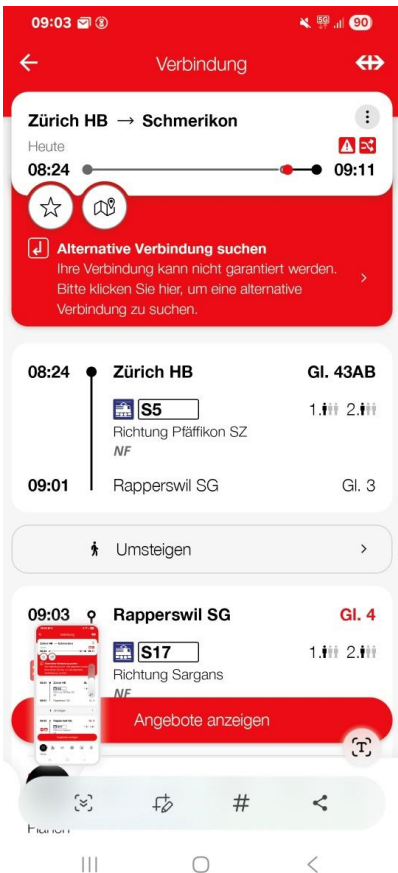
Der Gemeinderat Schmerikon gelangt daher an Region und Kanton mit dem Hinweis, dass der Beitrag eines Busbetriebes zu den Tagesspitzenstunden in das Industriegebiet Buech, wie derzeit diskutiert, für die Lösung von Schmerikons öV Defiziten vernachlässigbar ist. Regionale Solidarität? Die Bringschuld liegt nicht bei Schmerikon. Daher wird beantragt, ein auf Fakten basierte Überprüfung des IR-Halts in Schmerikon durchzuführen. Lediglich eine Argumentation, basierend auf dem Hierarchie-Prinzip, ist nicht akzeptabel, denn dieses Prinzip bedingt die Erreichbarkeit der Knotenbahnhöfe und stabile Anschlussverbindungen. Diese sind nicht gegeben.

**Auskünfte erteilt:**

Félix Brunschwiler | [felix.brunschwiler@schmerikon.ch](mailto:felix.brunschwiler@schmerikon.ch) | 055 286 11 01 / 079 799 70 17



IR-VAE mit Halt um 06:46 Uhr am 31. Mai 2026 anlässlich des 111. kantonalen Schwingfestes



Beispiel: Montag, 18. Mai 2026. Die S5 fährt verspätet um 09:03 Uhr ein. Ein Anschluss wäre noch möglich gewesen, wenn die S17 nicht auf das Gleis 4 verschoben worden wäre. Die S17 verlässt den Bahnhof Rapperswil ohne abwarten der umsteigenden Fahrgäste.