

## Vernehmlassung

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027



Sozialdemokratische Partei  
Kanton Schwyz

## Vernehmlassung

### Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024–2027

Sehr geehrter Frau Landammann  
Sehr geehrte Herren Regierungsräte  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei des Kantons Schwyz bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme.

#### Einleitung

Der Kanton Schwyz hat den öffentlichen Verkehr lange Zeit stiefmütterlich behandelt und weist nach wie vor einen **beträchtlichen Nachholbedarf** auf. Mit Ernüchterung stellt die SP nun fest, dass auch mit dem vorliegenden Grundangebot kein Sinneswandel stattfindet. Es werden zwar verschiedentlich Verdichtungen und Verbesserungen geplant, aber unter dem Strich wird nicht mehr investiert. Anstelle einer Fortschreibung des Bestehenden im zu engen Finanzrahmen, ist unbedingt die Gelegenheit zu nützen, innovative neue Ideen zu entwickeln, die zusätzliches Nachfragepotenzial generieren.

Zu einer solchen innovativen Idee gehört die Entwicklung der schon lange angedachten **Stadtbahn Ausserschwyz**. Der Schienenverkehr in der Ausserschwyz ist schon jetzt bis an die Grenzen belastet durch die internationalen Verbindungen und den Güterverkehr. Der regionale Schienenverkehr wird dadurch auch in Zukunft weiterhin unter Druck geraten, angekündigt durch den Ausbauschnitt 2035, der für die Region ohne strategische Gegenmassnahmen ein untragbarer Abbauschnitt zu werden droht. Wir fordern den Regierungsrat deshalb auf, nicht nur mit viel mehr Einsatz als bisher dafür zu sorgen, den drohenden Abbau bei den Regionalzügen zu verhindern, sondern auch über die konkrete Angebotsplanung hinaus zu denken und einen Ausbau der Infrastruktur in der Region Ausserschwyz zu planen. Denkbar wäre neben weiteren Schienenausbauten z.B. auch eine Schnelltram im Strassenraum, um die Märchler Dorfzentren gut anzubinden. Zudem braucht es weitere wirksame Massnahmen und innovative Ideen, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Hierfür bräuchte es seitens des Kantons eine Prüfung eines **günstigen Monats- bzw. Jahresabonnements für den Regionalverkehr im ganzen Kanton Schwyz**, unabhängig der heute bestehenden Tarifverbände.

Die vom Bund prognostizierte Steigerung des Verkehrs um 25 % bis ins Jahr 2030 wird mit dem zögerlichen Vorgehen im Kanton Schwyz nicht zu bewältigen sein. Die Mobilität droht deshalb noch stärker auf die Strasse auszuweichen, wo sie zu noch mehr Staus führen wird. Neben der massiven Beeinträchtigung der Standortattraktivität des Kantons und auch der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung, würden nicht zuletzt die Tourismusbetriebe und die lokale Wirtschaft schwerwiegend in Mitleidenschaft gezogen. Unter diesem Aspekt fordern wir deutlich **mehr Investitionen in den öffentlichen Verkehr**.

## Vernehmlassung

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027

Dies erfordert auch das Pariser Klimaübereinkommen, die Energiestrategie 2050 des Bundes und die kommende Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Da der Kanton Schwyz die finanziellen Möglichkeiten hat, erwarten wir, dass er bei der Anpassung des Verkehrs an die Erfordernisse des Klimas eine Vorreiterrolle übernimmt. Um die Klimaziele zu erreichen ist eine massgebliche Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr erforderlich. Dies gelingt nur mit einem attraktiveren und besser auf die Bedürfnisse der Nutzer\*innen ausgerichteten öV-Angebot, das die Bevölkerung auch in Randzeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen unkompliziert und schnell an ihre Zieldestinationen bringt. Um nicht unnötig Zeit zu verlieren, fordern wir deshalb, dass die **öV-Planung verstärkt auf die Klimaziele ausgerichtet** wird.

Zudem betonen wir an dieser Stelle ein weiteres Mal, dass seit Jahren darauf verzichtet wird, die **Stellenprozente im Amt für öffentlichen Verkehr** angemessen auszubauen. Um eine weitsichtige und professionelle öV-Planung betreiben zu können und mit dem ZVV, der SBB und weiteren Partner:innen auf Augenhöhe planen und verhandeln zu können, braucht es eine Stärkung durch mehr Fachpersonen in der kantonalen Verwaltung.

Wir begrüssen den Meinungsumschwung der Regierung bezüglich Nachtangebote. Es ist uns jedoch ein Anliegen, auch auf die Lücken am Abend, d.h. von 21 Uhr bis 24 Uhr, hinzuweisen. Da unter anderem die Verbindungen Raum Innerschwyz – March abends nicht durchgehend sind, muss das Augenmerk dringend auch auf die **Verbesserung der Abendverbindungen** gerichtet werden.

Insgesamt begrüssen wir die geplanten Verdichtungen und Optimierungen der Bus-Fahrpläne als kleine Schritte in die richtige Richtung. Damit die Busse ihre dichteren Fahrpläne trotz stetig steigendem Verkehrsvolumen auf der Strasse auch in Zukunft einhalten können, reichen die im öV-Grundangebot vorgesehenen kleinen Verbesserungsmassnahmen innerhalb des bisherigen Kostenrahmens jedoch bei weitem nicht aus. **Um den Modal-Split und die Klimabilanz des Schwyzer Verkehrs entscheidend zu verbessern, braucht es dringend auch Massnahmen für einen Ausbau des Bahnangebots.**

## Anträge zum Grundangebot 2024–2027

### 5.2 Verkehrsregion Ausserschwyz

#### Entwicklungsfeld 1.4 Obere March Sicherstellung der Bahnerschliessung

Antrag 1: Die March ist auch nach 2035 durch eine direkte und schnelle Zugverbindung nach Zürich und zum Flughafen zu erschliessen.

Begründung: Der Beschrieb dieses vorliegenden Entwicklungsfelds suggeriert, dass alles in Ordnung sein werde, sobald das Überholgleis gebaut sei. Wir machen darauf aufmerksam, dass diese Erwartung in Frage zu stellen ist. Ohne jetzige massive Gegenwehr von Seiten der Schwyzer Regierung droht die S2 ab dem Ausbauschnitt 2035 nur noch bis Pfäffikon geführt zu werden. Durch die March hoch würde dann nur noch die langsame S8 geführt, mit einem 5- bis 7-minütigen Halt in Siebnen, längerer Fahrzeit (mehr Halte) zwischen Pfäffikon und Zürich und keiner direkten Verbindung mehr in den Flughafen. Dies hätte eine massive Verschlechterung des Angebots für die ganze March zur Folge, das um jeden Preis verhindert werden muss.

## Vernehmlassung

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027

Antrag 2: Der Kanton übernimmt die Vorfinanzierung der Bauten Überholgleis und Bahnhof Siebnen, um eine schnellere Umsetzung zu erwirken.

Begründung: Die schleppende Behandlung der Situation in der March ist untragbar. Es fehlt seit Jahren die starke Vertretung der Anliegen gegenüber der SBB, was dazu führt, dass das geplante und nötige Überholgleis Jahr um Jahr nach hinten geschoben wird und die Bevölkerung von Schübelbach, Buttikon und Reichenburg weiter auf die Wiederanbindung an die S2 warten muss. Ebenso erbärmlich ist der Zustand des Bahnhofes Siebnen, dessen Renovation unglücklich verbunden ist mit der Erstellung des Überholgleises. Der Kanton Schwyz muss sich vehement dafür einsetzen, dass diese Projekte SBB-seitig vorgezogen werden. Mit einer kantonalen Vorfinanzierung soll das Projekt zusätzlich beschleunigt werden.

Antrag 3: Umgehende Einführung des Schnellbusses, der nach dem Wegfall der S27 geplant ist.

Begründung: Die S27 verkehrt heute nur Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten. In wenigen Jahren soll sie ganz wegfallen und dannzumal durch einen Schnellbus ersetzt werden. Schnellere Busverbindungen durch die March sind jedoch jetzt schon wichtig, da die Region eine ausgesprochene Wachstumsregion ist. Es ist ein schnell umsetzbarer Schritt, der Region schon ab Beginn dieser Grundangebotsperiode in Ergänzung zur S27 eine regelmässige Schnellbusverbindung zu organisieren.

Antrag 4: Taktausdehnung der S25 in den Abendstunden

Begründung: Die letzte S25 Richtung Glarus verkehrt abends ab Zürich bereits um 20.43 Uhr. Es handelt sich um die attraktivste Verbindung für Reisende nach Lachen und Siebnen. Es ergibt keinen Sinn, diese so früh am Abend einzustellen. Die Einstellung hat unter anderem zur Folge, dass Reisende, die ab 21 Uhr von der Innerschwyz in die March gelangen wollen, in Pfäffikon stets 27 Minuten (!) auf ihren Anschluss warten müssen. Abendkurse der S25 würden diese Lücke schliessen und die Wartezeit am Bahnhof Pfäffikon auf tragbare 12 Minuten reduzieren (Ankunft aus Arth-Goldau um xx:54 Uhr; Abfahrt S25 Richtung March um xx:06 Uhr).

Antrag 5: Einführung einer Buslinie Pfäffikon – First – Chaltenboden – Biberbrugg

Begründung: Die beiden Gewerbegebiete First und Chaltenboden sind in den vergangenen Jahren beachtlich gewachsen. In beiden Gebieten haben sich Einkaufs- und Touristik-Angebote angesiedelt, die massgeblich auf eine Erschliessung mit öV angewiesen sind. Das Gebiet First verfügt heute über keinerlei öV-Anschluss, geschweige denn über einen Fuss- und/oder Radweg. Mit einer durchgängigen Buslinie Pfäffikon – First – Chaltenboden – Biberbrugg sollen die Gewerbegebiete von beiden Richtungen her mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

Antrag 6: Querverbindung Schindellegi – Wollerau

Begründung: Die Gemeinde Feusisberg möchte seit längerer Zeit eine Querverbindung zwischen Schindellegi und Wollerau schaffen. Dazu könnte man die Linien 180 und 190 zwischen der Station Wollerau Fürti und Schindellegi Sihlegg verbinden. Evtl. kann die Linie 180 einmal pro Stunde nach Schindellegi verlängert werden und einmal pro Stunde wie gehabt nach Samstagern verkehren. Im Abschnitt Fürti bis Pfäffikon Bhf. bleibt der bestehende Halbstundentakt der Linie 180.

## Vernehmlassung

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027

### Antrag 7: Verlorengegangener Halt des Voralpen-Express in Wollerau analog 2013 wieder einführen.

Begründung: Bis im Jahre 2013 hielten alle Interregio-Verbindungen in Wollerau. Der Halt in Wollerau deckt die Bevölkerung von Wollerau und Wilen ab (11'000 Einwohnerinnen und Einwohner). Die Züge warten in Wollerau teilweise die Kreuzungen mit der S40 ab und halten somit sowieso. Durch den Einsatz der spurtstarken Traverso-Züge kann die Fahrzeit trotz des Halts in Wollerau eingehalten werden. Ebenso wird die Lage durch die neue Doppelspur Schindellegi-Biberbrugg entspannt.

### Antrag 8: Taktausdehnung der S31 in den Abendstunden

Begründung: Abends ist die öV-Reise aus der Innerschwyz in die March sehr beschwerlich und muss schnell verbessert werden (siehe obiger Antrag 4). Auch zwischen den Bahnknotenpunkten Arth-Goldau und Pfäffikon besteht aufgrund des verfrühten Betriebsschlusses der S31 bereits ab 21:15 Uhr nur noch ein Stundentakt. Dieses ungenügende Angebot muss durch eine Taktausdehnung der S31 in den Abendstunden oder durch eine Durchbindung der S-Bahnen über den Sattel verbessert werden. Die Verbesserung der Verbindungen zwischen der Inner- und der Ausserschwyz steht seit vielen Jahren auf der Agenda. Das Thema war bereits im letzten Grundangebot als Entwicklungsfeld vorgesehen und wurde erneut verschoben. Es braucht nun endlich konkrete Verbesserungen.

### Antrag 9: Anschlusssituation in Pfäffikon Richtung Chur verbessern, z.B. mit Intercity-Halt.

Begründung: Die Anschlusssituationen in Pfäffikon, insbesondere aus und in Richtung Einsiedeln, sind zurzeit äusserst unattraktiv. Mit einem Halt des heute durchfahrenden Intercitys kann sie massgeblich verbessert werden.

### Antrag 10: Einführung eines mehrjährigen Versuchsbetriebs eines Schnell-Busses March – Schwyz mit Halt in Siebnen, Lachen, Pfäffikon und Biberbrugg, mit bspw. je zwei Kursen am Morgen und am Abend.

Begründung: Als Vorbild kann dabei die erfolgreiche Einführung des Tell-Busses Altdorf-Luzern dienen. Die heutige öV-Anbindung von der March in den Kantonshauptort ist heute sehr kompliziert und zeitraubend.

### Antrag 11: Entwicklung einer Stadtbahn Ausserschwyz als Entwicklungsfeld aufnehmen.

Begründung: Die vom Bund prognostizierte Steigerung des Verkehrs um 25% bis ins Jahr 2030 wird mit dem zögerlichen Vorgehen im Kanton Schwyz nicht zu bewältigen sein. Die Mobilität droht darum noch stärker auf die Strasse auszuweichen, wo sie zu noch mehr Staus führen wird. Neben der massiven Beeinträchtigung der Standortattraktivität des Kantons und auch der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung, würde nicht zuletzt die lokale Wirtschaft schwerwiegend in Mitleidenschaft gezogen. Unter diesem Aspekt fordern wir deutlich mehr Investitionen in den öV und eine proaktive Entwicklung von neuen Angeboten zur Verbesserung des Modal Splits. Um dies zu erreichen ist die Entwicklung einer Stadtbahn Ausserschwyz als Entwicklungsfeld in die öV-Planung aufzunehmen.

## Vernehmlassung

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027

### 5.3 Verkehrsregion Mitte

Grundsätzlich sind wir erfreut über die Neuorganisation und Verdichtung des Ortsbussystems in Einsiedeln. Es zeigt, was möglich ist, wenn alle Interessierten und Beteiligten gemeinsam nach den besten Lösungen suchen.

#### Antrag 12: Verbindungsqualität in Wädenswil aufrechterhalten

Begründung: Der Umbau des Bahnhofs Wädenswil wird die Verbindungen in die Verkehrsregion Mitte verändern und eventuell verschlechtern. Wir fordern den Regierungsrat auf, die geplanten Veränderungen jetzt aus Sicht des Kantons Schwyz vertieft zu prüfen und in Zusammenarbeit mit dem Nachbarkanton dafür zu sorgen, dass der Umbau für Umsteigereisende aus dem Kanton Schwyz keine Verschlechterungen mit sich bringt.

#### Antrag 13: Umsteigefreie Verbindungen von Einsiedeln nach Zürich, speziell an den Wochenenden

Begründung: Die Höfe und Einsiedeln werden jedes Wochenende, speziell im Winter und bei schönem Wetter, von Tagesausflugsgästen in eigenen Personenwagen überschwemmt. Da am Wochenende keine S-Bahnen der Linien S8 oder S2 mit Dreifachtraktionen verkehren, könnte man bis Wädenswil bei einzelnen Verbindungen, eine Doppelkomposition führen. In Wädenswil kann diese „geflügelt“ werden und die hintere Einheit verkehrt als S40 nach Einsiedeln am Abend würde dies genau umgekehrt laufen. Vorteil: Es braucht keine separaten Fahrplantrassen! Alternativ kann man diese Möglichkeit beim IR 35 bis Wädenswil prüfen, da die SOB-Flirt und -Traverso für die Vielfachsteuerung kompatibel sind.

In Kombination mit einem Schnellbus ab Bahnhof Einsiedeln ins Hoch Ybrig und ins Brunni wäre dies eine sehr attraktive Anreisemöglichkeit, analog des Angebots Zürich – Flumserberge, die stark frequentiert würde und das Verkehrsproblem in Einsiedeln massgeblich entschärfen könnte.

#### Antrag 14: Wiederaufnahme der Linie Oberiberg – Ibergereg – Schwyz ins Grundangebot

Begründung: Die Buslinie Schwyz – Oberiberg wurde erst vor wenigen Jahren im Rahmen von Sparmassnahmen aus dem öV-Grundangebot gestrichen. Sie schliesst die Lücke in der Sommertourismusregion Mythen – Ibergereg und soll darum vom Kanton wieder mitfinanziert werden. Die heute von Privaten und der Gemeinde Schwyz getragene Finanzierung ist immer wieder in Frage gestellt, damit unsicher und aufwändig für die Involvierten. Das Bedürfnis für diese Linie ist seit Jahren ausgewiesen.

Zur Verbesserung der Fahrgastzahlen könnte der Regierungsrat, im Zusammenhang mit einer Mitfinanzierung, die Forderung an die Gemeinden einbringen, dass der Zugang des motorisierten Individualverkehrs kontrolliert und beschränkt wird (s. Glarnerland, z. B. Klöntalersee). Dies hätte gleichzeitig den Vorteil, dass die Busse bei ihren Fahrten nicht mehr durch wildparkierte Personenwagen behindert würden.

## Vernehmlassung

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027

### 5.4 Verkehrsregion Innerschwyz

Auch hier möchten wir einfürend festhalten, dass der Angebotsausbau im Talkessel in den letzten Jahren erfreulich war.

#### Antrag 15: Wiederaufnahme der ehemaligen Linie Nr. 21 Arth – Walchwil

Begründung: Mit der Aufhebung der ehemaligen Linie Nr. 21 Arth – Walchwil wurde der Arther Bevölkerung die direkte Busverbindung zu ihren Nachbargemeinden gekappt. Der Umweg via Bahnhof Arth-Goldau, den öV-Benutzernde für die Strecke von Arth nach Walchwil auf sich müssen, verlängert die Reisezeit in untragbarer Weise. Bei den Einwohnenden von Arth und Walchwil stösst die erfolgte Aufhebung dieser Busverbindung deshalb nach wie vor auf Unverständnis. Sie muss rückgängig gemacht werden.

#### Antrag 16: Busverbindung zwischen Goldau – Arth – Immensee – Küsnacht

Begründung: Mit dem heutigen öV-Angebot dauert es von Arth nach Immensee im besten Falle 28 Minuten und von Arth ins Küsnachter Industriegebiet Fänn sogar 46 bis 60 Minuten. Mit dem Auto dauert die Fahrt acht bzw. knapp zehn Minuten. Damit ist der öV extrem unattraktiv. Bereits heute werden die meisten Streckenabschnitte rund um die Rigi mit Bussen bedient. Einzig zwischen Arth und Immensee besteht keine direkte Busverbindung, was dazu führt, dass im Busnetz rund um die Rigi eine rund sechs Kilometer lange Lücke klafft. Diese gilt es zu schliessen.

#### Antrag 17: Wiederaufnahme der Linie 60.506 Muotathal – Bisisthal/Sahli ins Grundangebot

Begründung: Diese Linie wurde vor wenigen Jahren im Rahmen von Sparmassnahmen aus dem öV-Grundangebot gestrichen. Sie ist vermehrt auch wichtig für die ortsansässige Bevölkerung, die seit der Abschaffung der kantonalen Mitfinanzierung 2016 gewachsen ist.

#### Antrag 18: Neuaufnahme der Linie 60.535 Gersau – Oberschwend ins Grundangebot

Begründung: Es handelt sich dabei um eine ganzjährige Verbindung.

#### Antrag 19: Seilbahn Illgau – Automatisierung einführen

Begründung: Das aktuelle Bezahlsystem ist nicht mehr zeitgemäss. Die Seilbahn ist so auszustatten, dass sie rund um die Uhr auch von gelegentlichen Reisenden ohne den vorgängigen Kauf von Chips oder Karten benützt werden kann. Inzwischen sind solche technischen Lösungen erprobt und finanzierbar.

## Vernehmlassung

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027

### Antrag 20: Sicherung der Linie Sisikon – Riemenstalden

Begründung: Die Linie wird aktuell von einem Betrieb ausgeführt, der möglicherweise altersbedingt nur noch auf absehbare Zeit weiterfahren wird. Es ist rechtzeitig ein flexibles Konzept auszuarbeiten, das die Erschliessung des Riemenstaldertals mit dem öffentlichen Verkehr auch in Zukunft sicherstellt.

### 5.5 Entwicklungsfelder

Grundsätzlich bezweifeln wir, dass die angeführten weiteren Entwicklungsfelder ohne Kosten bearbeitet werden können. Wir fordern den Regierungsrat auf, diesbezüglich die Bedenken der Gemeinden bezüglich der Finanzierung ernst zu nehmen und auch für die Entwicklungsfelder Finanzen einzustellen.

Zum Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öV weisen wir darauf hin, dass die Forderung nach wettbewerbsfähigen Preisen nicht dazu führen darf, dass die Busbetriebe die Preiskalkulationen zu Lasten ihres Personals machen müssen. Löhne und Sicherheit des Personals sind wichtige Pfeiler in der Personalpolitik der Busunternehmen. Wir fordern den Regierungsrat auf, bei Ausschreibungen die Gewährleistung von guten Arbeitsbedingungen einzufordern und auch zu prüfen.

### Antrag 21: Entwicklungsfeld Nachtangebot: Verlängerung der Nachtbuslinie N29 von Schindellegi bis Einsiedeln

Begründung: Die bestehende Nachtbuslinie N29 von Richterswil bis Schindellegi könnte bis nach Einsiedeln verlängert werden. Somit könnte man die Region Einsiedeln endlich mit einer Nachtbuslinie bedienen. Für die Verlängerung müsste allerdings ein zweiter Nachtbus auf der Linie N29 eingesetzt werden und der ZVV müsste mit diesem Vorgehen einverstanden sein. Alternativ kann eine separate Linie zwischen Schindellegi und Einsiedeln geführt werden im Anschluss an die Linie N29 oder eine Direktlinie ab Wädenswil Bhf. ohne Halt bis Biberbrugg (ohne Halt wegen Konkurrenzierung N29, mit nur einem Fahrzeug könnte mit der Non-Stop-Fahrt das ganze Nachtangebot produziert werden).

## 6. Finanzierung

### Antrag 22: Der Finanzrahmen für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs wird jährlich analog der prognostizierten Bevölkerungszunahme erhöht.

Begründung: Die Kosten für den öV sind seit 2016 praktisch unverändert geblieben, obwohl die Bevölkerung im Zeitraum bis heute um 5.6 % gewachsen ist. Die prognostizierte Zunahme der Mobilität und der Bevölkerung ist nicht zu bewältigen mit gleichbleibendem Budget. Auch die Gemeinden beurteilen den Finanzrahmen als ungenügend (vgl. S. 5 im Bericht). Es besteht die Gefahr, dass dringliche und wichtige Entwicklungsschritte mangels Finanzen zurückgestellt werden müssen. Deshalb ist der Finanzrahmen des Grundangebots fortlaufend und automatisch zumindest um die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung zu erhöhen.

## **Vernehmlassung**

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2024-2027

Antrag 23: Die Investitionen in den öV werden im Sinne eines Benchmarkings mit dem Schweizer Durchschnitt und mit den benachbarten Kantonen verglichen.

Begründung: Im Grundlagenbericht wird ausgewiesen, wie viel der Kanton Schwyz pro Kopf für den öffentlichen Verkehr investiert. Die Zahl ist jedoch ohne Vergleichswerte nur schwer zu interpretieren. Wir bitten den Regierungsrat deshalb, in seinem auch die Pro-Kopf-Investitionen im Schweizer Durchschnitt und der Nachbarkantone als Vergleichswerte zu ergänzen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

### **Sozialdemokratische Partei**

Kanton Schwyz

Karin Schwiter  
Präsidentin

Thomas Büeler  
Partei- und Fraktionssekretär