

Vernehmlassung

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020 – 2023



Sozialdemokratische Partei
Kanton Schwyz

Pfäffikon, 27. Juli 2018

Vernehmlassung: Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020 – 2023

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

Die Sozialdemokratische Partei des Kantons Schwyz bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung betreffend Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023. Gerne bitten wir Sie um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Der Kanton Schwyz hat den öffentlichen Verkehr lange Zeit stiefkindlich behandelt und weist nach wie vor gegenüber anderen Kantonen einen beträchtlichen Nachholbedarf auf. Mit Ernüchterung stellen wir nun fest, dass auch mit dem vorliegenden Grundangebot kein Sinneswandel stattfindet. Es werden zwar verschiedentlich Verdichtungen und Verbesserungen geplant, aber unter dem Strich zu gleichbleibenden, resp. sogar zu tieferen Kosten. Selbstverständlich sollen die Mittel effizient eingesetzt werden, doch anstelle lediglich einer Fortschreibung des Bestehenden ist unbedingt die Gelegenheit zu nützen, innovative neue Ideen zu entwickeln, die zusätzliches Nachfragepotenzial generieren. Es fehlen die mutigen, zukunftsweisenden Entscheidungen und Investitionen, die die fortschreitende Mobilität verlangt. 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, würden nicht zuletzt die Tourismusbetriebe und die lokale Wirtschaft schwerwiegend in Mitleidenschaft gezogen. Unter diesem Aspekt fordern wir deutlich mehr Investitionen in den ÖV. Durch das neue Grundangebot 2020–2023 allfällig eingesparte finanzielle Mittel müssen für andere Projekte zugunsten des ÖV ausgegeben werden.

Das generelle Nichtfinanzieren von Nachtangeboten ist unhaltbar und die im 2015 aus Spargründen vom Kantonsrat aus dem Grundangebot gestrichenen Buserschliessungen über die Ibergereg, ins Sahli und in die Höfner Gewerbegebiete First sowie Chaltenboden sind wieder aufzunehmen. Weiter fordern wir, dass sich der Regierungsrat beim Bund für die Aufnahme des Urmibergtunnels für den Güterschienenverkehr wie auch des Axen-Bahntunnels in den Ausbausritt 2030/35 einsetzt. Zudem soll er eine kantonale Vorfinanzierung der dafür nötigen Planung in die Wege leiten. Im Allgemeinen fordern wir den

Regierungsrat auf, sich für eine proaktive Weiterentwicklung des ÖV-Angebots einzusetzen, damit die festgelegten Leitziele für den öffentlichen Verkehr auch tatsächlich erreicht werden können.

Allgemeines

Rückblick und Analyse Grundangebot 2016 – 2019

Wir fordern mit Deutlichkeit, dass Gelder, die für den öffentlichen Verkehr budgetiert sind, auch dafür eingesetzt werden. Der öffentliche Verkehr ist kein Sparmittel - in Anbetracht des dringenden Handlungsbedarfes im ÖV sollen allfällige Einsparungen unbedingt für andere Projekte im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Dies gilt insbesondere auch für die im Bericht erwähnten rund 3 Millionen Franken, die eingespart werden können durch im neuen Grundangebot 2020–2023 Franken tiefer als im auslaufenden Grundangebots 2016–2019 bezogene Leistungen.

Verkehrsströme, übergeordnete Rahmenbedingungen

Besorgt stellen wir anhand des vorliegenden Grundangebots fest, dass tendenziell weiterhin und verstärkt der regionale Bahnverkehr durch Busverkehr ersetzt wird. Wir fordern die Regierung auf, wirklich vorausschauend zu planen. Wenn unsere Nachbarländer Deutschland und Italien ihre geplanten Bahnlinien einst ausgebaut haben, ist damit zu rechnen, dass auf unseren Schienen im Talkessel Schwyz die Regionalzüge endgültig verdrängt werden.

Seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels bestehen ab Erstfeld vier Gleise nach Süden, ab Arth-Goldau nach Norden sind es ebenfalls vier (zwei nach Küssnacht, je eines nach Walchwil und Biberbrugg). Zwischen Erstfeld und Arth-Goldau gibt es einen Flaschenhals mit nur zwei Gleisen, die noch dazu durch die Ortschaften führen. Auf Grund täglicher Erfahrungen mit Zugverspätungen oder Zugsausfällen in Folge punktueller Störungen ist offensichtlich, dass in der Praxis die Bahnkapazitätsgrenzen zwischen Arth-Goldau und Erstfeld schon heute erreicht sind. Es ist daher nur eine Frage der Zeit, bis entweder – wie im Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) bereits vorgesehen – sowohl der Urmibergtunnel für den Güterschienenverkehr wie auch der Axen-Bahntunnel gebaut sein muss oder aber der regionale Personenschienenverkehr auf die Strasse verdrängt wird. Mehr Verkehr bedeutet bekanntlich auch mehr Lärm. Der Lärmbelastungskataster zeigt, dass entlang der Bahnstrecke Rotkreuz – Erstfeld jetzt schon hohe und höchste Emissionen entstehen. Die SP spricht sich klar gegen ein drittes Gleis parallel zu den beiden bestehenden Gleisen aus. Die Dörfer im Schwyzer Talkessel müssen vom lauten Gütertransitverkehr entlastet werden. Dafür hatten sich die Behörden des Schwyzer Talkessels bereits an einem Treffen im November 2010 ausgesprochen. Wir fordern darum, dass sich der Regierungsrat beim Bund für die Aufnahme des Urmibergtunnels für den Güterschienenverkehr wie auch des Axen-Bahntunnels in den Ausbauschnitt 2030/35 einsetzt. Zudem soll er eine kantonale Vorfinanzierung der dafür nötigen Planung in die Wege leiten.

Rechtliche und planerische Einbettung

Wir fordern die Regierung auf, sich für die verschiedenen Bus-Knotenbahnhöfe einzusetzen und die Gemeinden in Planung und Finanzierung zu unterstützen. Die dazu nötigen gesetzlichen Grundlagen sind baldmöglichst anzugehen. Sowohl mehrere Bahnhöfe wie

auch noch unzählige Bushaltestellen sind zu sanieren und fristgerecht bis 2023 den gesetzlichen Vorgaben anzupassen.

Stossrichtungen im Grundangebot

Wir kritisieren die grundsätzlich Weigerung, Abend- und Nachtlinien zu unterstützen, als nicht mehr zeitgemäss und bitten die Regierung, diese Haltung zu überdenken.

Zudem weisen wir darauf hin, dass Linien mit gebrochenem Takt während des Tages, immer schlechter frequentiert werden als lückenlos getaktete Linien. Wir verlangen, dass ein lückenloser Takt bei allen regionalen, kantonalen Linien als Ziel gesetzt wird.

Anträge

Kapitel 10: Das Grundangebot im Überblick

10.1. Verkehrsregion March

Antrag 1

Einführung eines mehrjährigen Versuchsbetriebes eines Schnell-Busses March – Schwyz mit Halt in Siebnen, Lachen und Biberbrugg mit z.B. je zwei Kursen am Morgen und am Abend.

Begründung:

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

Antrag 2

Der Shuttlezug S27 zwischen Siebnen und Ziegelbrücke ist wieder durchgängig zu führen, bis die Überholanlage in Siebnen realisiert ist..

Begründung:

Es ist nicht tragbar, dass wachsende Dörfer in der Grösse von Schübelbach, Buttikon und Reichenburg in den Randzeiten und an den Wochenenden vollständig vom Bahnverkehr abgeschnitten bleiben. Die Reisezeit – beispielsweise von Lachen bis nach Reichenburg – wird durch den Wegfall des durchgängig-fahrenden Shuttles in den Randzeiten und an den Wochenenden untragbar verlängert.

10.2 Verkehrsregion Höfe

Antrag 3

Wieder-Einführung der Linie Pfäffikon – First – Chaltenboden – Biberbrugg

Begründung:

Die beiden Gewerbegebiete First und Chaltenboden sind in den vergangenen vier Jahren gewachsen und wachsen weiterhin beachtlich. In beiden Gebieten haben sich Einkaufs- und Touristik-Angebote angesiedelt, die massgeblich auf eine Erschliessung mit OeV angewiesen sind. Beide Gewerbegebiete verfügen heute über keinerlei ÖV-Anschluss. Die First ist nicht einmal mit einem Fuss- oder Radweg verbunden.

10.3. Verkehrsregion Einsiedeln, Ybrig, Alpthal

Antrag 4

Wieder-Einführung der Finanzierung der Linie Oberiberg – Ibergeregge – Schwyz

Begründung:

Die Buslinie Schwyz – Oberiberg schliesst die Lücke in der Sommer-Tourismusregion Mythen – Ibergeregge und soll darum vom Kanton wieder mitfinanziert werden. Die heute von Privaten und der Gemeinde Schwyz getragene Finanzierung zeigt, dass das Bedürfnis für diese Linie vorhanden ist.

10.5 Verkehrsregion Innerschwyz

Antrag 5

Auf die Streichung des Teilstückes der Buslinie 21 Arth – Walchwil ist zu verzichten.

Begründung:

Pendlerinnen und Pendler aus dem Raum Arth, die im Raum Zug arbeiten, verlieren eine wichtige Verbindung. Erst recht mit der durch den Doppelspurausbau nötigen Streckensperre der Bahnlinie Oberwil bis Goldau ab Mitte 2019, wäre eine Streichung dieser Buslinie unverständlich.

Antrag 6

Die Linie ins Muotathal ist durchgehend im Halbstunden-Takt zu führen und die Verbindung ins Sahli ist wieder in Grundangebot aufzunehmen.

Begründung:

Ein dichteres Angebot kann zusätzliche Nachfragepotenziale abholen und dadurch die Eigenwirtschaftlichkeit verbessern. Muotathal mit seinen 3'500 Einwohner hat keine andere ÖV-Erschliessung. Nur durch ein dichteres Fahrplanangebot wird die Erschliessung attraktiver. Die heute von der Gemeinde Muotathal getragene Finanzierung der Buslinie ins Sahli zeigt, dass das Bedürfnis für diese Linie vorhanden ist.

Antrag 7

Eine Busverbindung Arth-Goldau – Immensee – Küssnacht ist ins Grundangebot aufzunehmen.

Begründung:

Postulat P 1/18 von KR Jonathan Prelicz und Mitunterzeichnende

Fast rund um die Rigi besteht heute eine Busverbindung. Einzig zwischen Arth und Immensee klafft eine rund sechs Kilometer lange Lücke. Mit dem heutigen ÖV-Angebot dauert eine Reise von Arth ins sechs Kilometer entfernte Immensee teilweise 40 Minuten. Beim Strassenverkehr ist der Regierungsrat bereit 30 Millionen Franken für eine neue Autobahnauffahrt Richtung Küssnacht auszugeben, mit der Begründung die Kantonsstrassen zu entlasten. Mit einem Bruchteil dieser Kosten könnte nicht nur die Kantonsstrasse, sondern auch die Autobahn von einigem Privatverkehr entlastet werden.

Antrag und Begründung 8

Buslinie 22 Küssnacht – Immensee: Zurzeit hat der Bus von Immensee nach Küssnacht am Bahnhof in Küssnacht nur jede Stunde Anschluss in Richtung Arth-Goldau, obwohl er jede halbe Stunde fährt. Es ist deshalb in der Detailplanung darauf zu achten, dass von Immensee via Küssnacht wieder jeweils im Halbstundentakt ein Anschluss nach Arth-Goldau besteht.

Antrag und Begründung 9

Auf der Nord-Süd-Achse beim Nadelöhr Arth-Goldau – Erstfeld besteht die Gefahr, dass der Personenverkehr von der Schiene auf die Strasse verdrängt wird. Es ist deshalb mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln auf eine rasche Realisierung der geplanten GBT-Zulaufstrecke mit Urmiberg- und Axentunnel hinarbeiten. Es soll eine kantonale Vorfinanzierung der dafür nötigen Planung in die Wege geleitet werden. Ein drittes Gleis durch die Dörfer des inneren Kantonsteils darf hingegen keine Option sein.

Antrag 10

Abend- und Nachtlinien sollen an Wochenenden endlich auch unterstützt werden.

Begründung:

Immer mehr Menschen wünschen wenigstens in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag eine Nachtbus Verbindung in die grösseren Orte unseres Kantons. In vielen Regionen der Schweiz sind in den letzten Jahren erfolgreich Nachtnetze aufgebaut worden, die sich ungebrochen grosser Nachfrage erfreuen. Eine Weigerung zur Finanzierung solcher Nachtlinien ist nicht mehr haltbar.

Kapitel 11: Entwicklungsfelder**Antrag 11**

Es ist ein Entwicklungsfeld «Stadtbahn Obersee» in die Planung aufzunehmen, welches die laufende Stadtbahnplanung auf der St. Galler Seeseite auf die Schwyzer Seeseite verlängert. In diesem Entwicklungsfeld sollen die notwendigen Planungen für Gleisinfrastruktur und Rollmaterial für eine Direktverbindung aus der March bis nach Rapperswil vorangetrieben werden.

Begründung:

Der Seedamm ist ein bereits heute massiv überlastetes Nadelöhr im Ausserschwyzer Verkehrssystem, welches zahlreiche für Wirtschaft und Gesellschaft unproduktive Staustunden produziert. Die Situation wird sich mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen noch verschlimmern. Eine direkte Bahnverbindung aus der March nach Rapperswil kann einen massgeblichen Teil des Pendleraufkommens auf die Schiene bringen und die Strasse dadurch entlasten.

Antrag 12

Es ist ein Entwicklungsfeld «Neue Bahnhaltstellen» in die Planung aufzunehmen. In diesem Entwicklungsfeld soll die Realisierung der Bahnhaltstellen «Seedamm-Center», «Altendorf Seestatt», «Buttikon Dorf» und «Schübelbach Dorf» vorangetrieben werden.

Begründung:

Bereits in grossen Teilen der March und Höfe hat die Strasseninfrastruktur ihre Kapazitätsgrenze erreicht oder gar bereits überschritten. Mit zusätzlichen Haltestellen (analog der Stadtbahn Zug) kann ein massgeblicher Anteil an Personen zum Umstieg vom Auto auf den Zug bewegt werden.

Kapitel 16: Finanzierung öffentlicher Verkehr

Antrag 13

Im RRB zum Grundangebot ist aufzuzeigen, mit welchen zusätzlichen Mitteln das Amt für OeV ausgestattet wird, damit es einerseits die Interessen des Kantons Schwyz in sämtlichen relevanten Gremien zukünftig proaktiv vertreten kann und damit es andererseits die Entwicklung im Kanton zügig weiterentwickeln und verbessern kann.

Begründung:

Die prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens muss verstärkt mittels des öffentlichen Verkehrs bewältigt werden. Um diesen Mehraufwand abdecken zu können braucht es auch mehr personelle Ressourcen.

Antrag 14

Ausbau der Bushaltstellen, Bus-Knotenbahnhöfe und SBB-Bahnhöfe: Wir fordern die Regierung auf, sich für die Sanierung der unzähligen Bushaltstellen und der verschiedenen Bus-Knotenbahnhöfe einzusetzen sowie die Gemeinden in Planung und Finanzierung zu unterstützen. Zudem soll er sich einsetzen zur Sanierung der Bahnhöfe Brunnen, Schwyz, Steinen und Pfäffikon.

Begründung:

Bis 2023 müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sämtliche Bushaltstellen und Bahnhöfe saniert sein. Die Zeit dafür wird äusserst knapp. Der Regierungsrat soll aufzeigen, wie er diese Herausforderung anpackt.

Antrag 15

ÖV-Einsparungen für andere ÖV Projekte: In Anbetracht des dringenden Handlungsbedarfes im ÖV sollen allfällige Einsparungen unbedingt für andere Projekte im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden.

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 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.

Antrag 16

Sollten die finanziellen Mittel gemäss Antrag 15 nicht für die in dieser Stellungnahme genannten kurz-, mittel- und langfristig nötigen Investitionen reichen, sind dafür zusätzliche Mittel aus dem Staatshaushalt zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

Wie eine Studie des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung IMK (Düsseldorf) zeigte, wäre auch eine Verschuldung zu Gunsten einer zukunftsgerichteten, notwendigen Investition langfristig kostengünstiger als die Verschiebung der Investition. Es wäre daher effizienter und nachhaltiger, diese Mittel jetzt bereit zu stellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei

Kanton Schwyz



Andreas Marty
Präsident



Luka Markić
Partei- und Fraktionssekretär