

Regierungsrat des
Kantons Schwyz
RR Othmar Reichmuth
Baudepartement
Postfach 1250
6431 Schwyz

Pfäffikon, 20. Januar 2014

Vernehmlassungsantwort „Strategie öffentlicher Verkehr“

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt die Grünliberale Partei des Kantons Schwyz die Gelegenheit wahr, um sich zum Entwurf „Strategie Öffentlicher Verkehr“ zu äussern.

Ein bedürfnisgerechter und umweltverträglicher Ausbau der Verkehrswege gehört zu den Kernanliegen unserer Partei. Der vorliegende Entwurf „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ wurde, unserer Einschätzung nach, umfassend ausgelegt, grösstenteils bedürfnisorientiert abgefasst und übersichtlich strukturiert. Von daher stehen wir dem Papier grundsätzlich positiv gegenüber.

Generell möchten wir auf folgende Aspekte hinweisen:

Das grösste Hindernis in der Umsetzung der Strategie, sehen wir bei der Finanzierung:

- Wie Sie im Entwurf festhalten, könnte die Umsetzung der Strategie, bis zum Jahr 2030, zu einer Erhöhung des Abgeltungsbedarfs um 50 % gegenüber dem Referenzjahr 2015 führen. Weiter schreiben Sie, dass der Bedarf nicht linear ansteigen dürfte, weil grössere Ausbauten erst in der Dekade 2020 bis 2030 geplant sind. Wir sind der Meinung, dass ein realistischer Ausblick auf die Kantonsfinanzen in dieser Grössenordnung und aus heutiger Sicht nicht möglich ist. Eine Realisierung der „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ dürfte nur dann zu erwarten sein, wenn sich die Lage bei den Staatsfinanzen bis zum Jahre 2030 gegenüber heute deutlich verbessert. Dafür gibt es derzeit keine verbindlichen Anzeichen und die Strategie stützt sich - aus heutiger Sicht - auf sandigen Untergrund.

Besonders positiv betrachten wir die Risikoabfederung des Konzeptes, welche durch die flexible Umsetzung des Massnahmenplans gegeben ist:

- Im Entwurf zur ÖV-Strategie 2030 ist von einem modularen Ausbau des Netzes die Rede, welcher sich schrittweise umsetzen lässt. Über die definitive Angebotsentwicklung - und damit über die Kosten – soll der Kantonsrat alle vier Jahre im Rahmen des Grundangebots und abgestimmt auf die finanziellen Möglichkeiten des Kantons neu entscheiden dürfen. Ein modular aufgebauter Massnahmenplan nimmt die Problematik der ungesicherten Finanzierung - aufgrund der angespannten, finanziellen Situation bei den Kantonsfinanzen - auf und bietet stattdessen eine risikoreduzierte und flexible Entscheidungsgrundlage an. Dieser Aspekt im Konzept erlaubt es, einer Verschuldung vorzubeugen und notfalls auf Nicht-finanzierbare Ausbauten zu verzichten.

Speziell möchten wir noch auf folgende Punkte hinweisen:

Ausbau-Schwerpunkte

Die breite Nachfrage sehen wir deutlich beim Transport der grossen Pendlerströme gegeben, aus dem Kanton Schwyz heraus in die nahegelegenen Zentren von Zürich, Zug und Luzern. Die Nachfrage nach einer weiteren Erschliessung der grossen Einkaufszentren durch zusätzliche ÖV-Angebote, scheint dagegen kein breiter Anspruch aus der Bevölkerung zu sein. Hingegen könnte eine stärkere Anbindung der öffentlichen Schulen, an das ÖV Netz, eine wirkungsvolle Massnahme darstellen. Da Schüler, als Zielgruppe des ÖV-Angebotes, überproportional häufig darauf zurückgreifen, wenn denn das Angebot gegeben ist.

Regionen

March

Der Bezirk March sollte vollständig und damit gleichermassen wie der Bezirk Höfe in den ZVV eingebunden werden. Nur dann ist mit einer Gleichbehandlung und mit voller Mitsprache des Bezirkes bei Fahrplan und Tarifen zu rechnen. Um den Obersee herum, führt bis heute keine geschlossene Bahnlinie. Das Bedürfnis dafür wäre jedoch durchaus gegeben. Dies belegt nicht zuletzt die Nationalstrasse A 3b Reichenburg- Schmerikon. Eine Neubaustrecke der Bahn im Sinne einer zusätzlichen March-Linie, würde zu einem geschlossenen Bahnnetz rund um den Obersee führen. Damit wiederum liesse sich eine Stadtbahn um den Obersee realisieren.

Ein weiterer Vorschlag in der Region wäre die Einbindung des Rickentunnels an die neue March-Linie. Der Regierungsrat des Kantons Schwyz könnte sich, zugunsten einer Anbindung des Rickentunnels an die March-Linie und einer höheren Frequentierung durch den Rickentunnel, im Gremium der SOB einbringen. Dies würde den Verkehr zwischen den Zentren St. Gallen und Zürich um die Route Obersee ergänzen und verbessern.

Einsiedeln

Die Ausgangslage wird sich ab Fahrplanwechsel im Juni 2014 für alle Pendler aus Einsiedeln, Biberbrugg und Schindellegi, die Richtung Zürich zur Arbeit fahren, deutlich verschlechtern. Nicht nur der "Gipfeliexpress", der einzige, direkte Zug nach Zürich ab Einsiedeln wird eingestellt. Es gehen auch noch die Anschlüsse an die S2 in Wädenswil verloren. Das ist eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem heutigen Angebot und steht nicht in der Ausgangslage des Entwurfs drin. Eine Direktverbindung Einsiedeln - Zürich sollte deshalb sofort wieder angestrebt werden. Der Bezirk Einsiedeln könnte beispielsweise dem Vorbild des Kantons Glarus folgen, welcher mit dem Glarner Sprinter eine Erfolgsgeschichte verbuchen konnte: „Der GlarnerSprinter befördert Pendler und Freizeitreisende umsteigefrei, schnell und bequem vom Glarnerland in den Grossraum Zürich und zurück“.

Brunnen, Arth-Goldau

Ähnlich dem Glarner Sprinter besteht bereits heute mit dem RE 2260 eine Direktverbindung von Brunnen nach Zürich HB. Soweit uns bekannt, wird diese rege genutzt, entspricht damit einem Bedürfnis der Bevölkerung und sollte daher beibehalten oder allenfalls sogar ausgebaut werden.

Die Anbindung des Voralpen-Express an das neue NEAT-Betriebskonzept, sollte in Arth-Goldau soweit optimiert werden, dass für Bahnreisende nur kurze Umsteigezeiten resultieren.

Achse Ausserschwyz-Innerschwyz

Ein neuer Bahnknotenpunkt in Sattel dürfte eher einem politischen Kompromiss gerecht werden, denn einem echten Marktbedürfnis entsprechen. Darum sind wir der Meinung, auf einen solchen Ausbau zu verzichten.

Beim Bahnknotenpunkt Biberbrugg wäre eine Verbindung per Bus wünschenswert, welche die Wochenendausflügler per Bus auf den Raten bringt. Von der Zugerseite her, fährt heute schon ein Bus hoch. Mangels ÖV, fahren jedoch von der Biberbrugg-Seite her unzählig viele Wochenend-Ausflügler per MIV den Raten hoch.

Für die Kenntnisnahme unserer Vernehmlassungsantwort danken wir Ihnen ganz herzlich. Gleichzeitig ersuchen wir Sie, unsere Anregungen und Vorschläge bei der Ausarbeitung der „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ einfließen zu lassen.

Freundliche Grüsse

Grünliberale Partei Kanton Schwyz



Urs Lerch