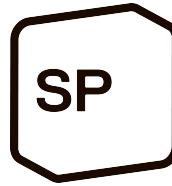


Vernehmlassung

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2016 – 2019



Sozialdemokratische Partei
Kanton Schwyz

Pfäffikon, 19. Oktober 2014

Vernehmlassung: Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2016 – 2019

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 Stellungnahme.

Der Kanton Schwyz hat den öffentlichen Verkehr lange Zeit stiefkindlich behandelt und weist heute gegenüber den anderen Kantonen einen beträchtlichen Nachholbedarf auf. Aufgrund dieser Ausgangslage ist es unverständlich, dass der Regierungsrat anstelle einer nachholenden Entwicklung sogar Kürzungen am bestehenden Angebot vornehmen will, welche die Standortattraktivität des Kanton Schwyz im Bereich des öffentlichen Verkehrs weiter schmälern. Wir lehnen deshalb sowohl das Sparszenario „moderat“ und erst recht das Sparszenario „radikal“ dezidiert ab. Das Sparpotenzial der Version „radikal“ im Besonderen steht in keinem Verhältnis zu den Schäden, die ein solcher Kahlschlag beim öffentlichen Verkehr verursachen würde. 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.

Stattdessen fordern wir den Regierungsrat auf, dem Kantonsrat ein Alternativszenario „Proaktive Weiterentwicklung des Angebots“ vorzulegen, welches die vom Regierungsrat selbst in der Raumentwicklungsstrategie vom Mai 2014 festgelegten Leitziele für den öffentlichen Verkehr auch tatsächlich umsetzt. Diese regierungsrätlichen Leitziele beinhalten eine Verbesserung des Modal Splits, der Erschliessungsgüte sowie des Angebots, wo Nachfragepotenziale vorhanden sind (vgl. Begleitbericht zur Vernehmlassung, Seite 16). Wo die derzeitige Eigenwirtschaftlichkeit tiefe Werte ausweist, soll nicht die Streichung der entsprechenden Linie, sondern Massnahmen zu ihrer Attraktivitätssteigerung geprüft werden, um zusätzliche Nachfragepotenziale zu erschliessen.

Kapitel 2: Ausgangslage

Antrag 1: Im RRB zum Grundangebot ist darzulegen, mit welchen konkreten Massnahmen und Planungsschritten die durch die Eröffnung der Durchmesserlinie erfolgten Verschlechterungen in den Bahnverbindungen der Region Ausserschwyz und Mitte rückgängig gemacht oder kompensiert werden.

Begründung:

Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie hat der Kanton Schwyz massive Verschlechterungen der Verbindungen und Anschlüsse in Kauf nehmen müssen (Streichung der direkten Verbindungen von Einsiedeln nach Zürich; Hinketakt Einsiedeln; Aufhebung der S2-Halte in Schübelbach und Reichenburg; Verlust des Voralpenexpresshalts in Wollerau; Verschlechterung der Anschlussqualitäten und dadurch Verlängerung der Reisezeiten aus der Ausserschwyz in alle Richtungen, etc.). Es ist für die Standortattraktivität und auch für die überlastete Strasseninfrastruktur nicht tragbar, dass ausgerechnet in den Boomregionen des Kantons die Qualität des öV-Angebots ab- statt ausgebaut wird. Deshalb muss der Kanton Schwyz alles daran setzen, zumindest die früheren Frequenzen und Verbindungsqualitäten schnellstmöglich wiederherzustellen. Hierfür ist transparent aufzuzeigen, in welchen Zeithorizonten und mit welchen Massnahmen diese Wiederherstellung erreicht wird.

Antrag 2: Im RRB zum Grundangebot ist darzulegen, mit welchen Massnahmen und in welchem Zeithorizont die mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels einhergehenden Verschlechterungen der Angebotsqualität in der Region Innerschwyz kompensiert werden.

Begründung:

Nachdem der Kanton Schwyz bereits den Preis für die Durchmesserlinie mit massgeblichen Verschlechterungen der Verbindungsqualität bezahlen musste, gilt es mit allen Mitteln zu verhindern, dass die Eröffnung des Gotthardbasistunnels analoge Verschlechterungen der Verbindungen in der Innerschwyz nach sich zieht (vgl. Begleitbericht Seite 14). Insbesondere soll die Auftrennung der S2 und dadurch der Verlust der attraktiven Direktverbindung nach Zug unter allen Umständen verhindert werden.

Kapitel 5: Massnahme Entlastungsprogramm 2014 – 2017

Antrag 3: Auf die Streichung der fünf erwähnten Linien ist zu verzichten. Sie sind als integraler Teil des Grundangebots weiterzuführen.

Begründung:

Sofern die Linien im heutigen Umfang weiter betrieben werden, bedeutet der Rückzug des Kantons aus der Finanzierung keine Einsparung, sondern lediglich eine weitere Kostenverlagerung auf einzelne Gemeinden. Da die meisten gefährdeten Linien in abgelegenen Ge-

bieten liegen, würde die Kostenverlagerung die heute bereits stossenden Disparitäten zwischen Zentrums- und Berggemeinden zusätzlich vergrössern. Ausserdem würde eine Aufgabe der Finanzierung die Solidarität mit den Schwyzer Berggemeinden in Frage stellen. Sofern die Linien aufgrund der Streichung aus dem Grundangebot eingestellt werden müssen, bedeutet die Kürzung eine massgebliche Verschlechterung der Standortattraktivität. Die Streichung hätte zur Folge, dass die wertvollen Schwyzer Naherholungsgebiete und Naturlandschaften Ibergereg, Rigi, Stoos, Muotathal und Sihltal nicht mehr oder nur eingeschränkt mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar wären. Dies würde nicht nur die Tourismuswirtschaft, sondern auch die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung beeinträchtigen.

Antrag 4: Anstelle einer Streichung der Linie Pfäffikon-Chaltenboden ist die Busroute bis Biberbrugg zu verlängern.

Begründung:

Eine Anbindung der Linie an den Bahnknotenpunkt Biberbrugg könnte massgebliche neue Nachfragepotenziale erschliessen und dadurch den Kostendeckungsgrad erhöhen.

Antrag 5: Anstelle einer Streichung der Linie Schwyz-Ibergereg-Oberiberg ist eine Erhöhung des Nachfragepotenzials durch Verdichtung anzustreben.

Begründung:

Damit ein Angebot sinnvoll genutzt werden kann, ist eine höhere Zahl an Kurspaaren erforderlich. Ein dichteres Angebot kann zusätzliche Nachfragepotenziale abholen und dadurch die Eigenwirtschaftlichkeit verbessern. Zudem wird im Dezember 2014 die Rotenflue-Bahn ihren Betrieb aufnehmen, was zusätzliche Gäste und damit potenzielle Nachfragen in die Region bringen wird. Die Buslinie Schwyz-Oberiberg ist integraler Bestandteil der Erschliessung der Tourismusregion Mythen-Ibergereg. Sie zum jetzigen Zeitpunkt zu streichen wäre fatal.

Kapitel 6: Entwicklungsfelder

Antrag 6: Bei der Erarbeitung des Entwicklungsfeldes „Talkessel Schwyz“ ist insbesondere auf die Effizienz und Verlässlichkeit der Transportketten zu achten. Anstelle einer Fortschreibung des Bestehenden ist die Gelegenheit zu nützen, innovative neue Ideen zu entwickeln, die zusätzliches Nachfragepotenzial generieren.

Begründung:

Heute sind Brüche in den Transportketten häufig (z.B. der Bus fährt ab, bevor der Zug eingefahren ist). Eine mangelnde Verbindungsqualität führt dazu, dass öV-Reisende wieder aufs Privatauto umsteigen.

Antrag 7: Die „Stadtbahn Obersee“ ist als weiteres Entwicklungsfeld ins Grundangebot aufzunehmen.

Begründung:

Die für die öV-Strategie erarbeiteten Grundlagen haben gezeigt, dass insbesondere in der Ausserschwyz bedeutende kleinräumige Verkehrsströme bestehen, die ein grosses öV-Potenzial aufweisen. Eine Stadtbahn Obersee wird zu einer massgeblichen Entlastung der hochgradig staugefährdeten ausserschwyzer Strassenverkehrsinfrastruktur beitragen (Seedamm, Autobahnein- und ausfahrt Pfäffikon, Dorfdurchfahrt Pfäffikon).

Kapitel 8: Finanzierung

Antrag 8: Im RRB zum Grundangebot ist aufzuzeigen, mit welchen zusätzlichen Mitteln das Amt für öV ausgestattet wird, damit es die Interessen des Kantons Schwyz in sämtlichen relevanten Gremien zukünftig proaktiver vertreten kann.

Begründung:

Solange die anderen Kantone für die Durchsetzung ihrer Interessen im öffentlichen Verkehr ungleich mehr Ressourcen einsetzen, hat der Kanton Schwyz stets das Nachsehen. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass verpasste Planungen und zu wenig aktiv eingebrachte Interessen den Kanton Schwyz um ein vielfaches teurer zu stehen kommen, als eine Investition in ausreichend eigenes Personal für eine vorausschauende öV-Entwicklung.

Fahrplanfelder

Antrag 9: Die S2, die S25 und die S27 im Fahrplanfeld 720, sowie die S40 im Fahrplanfeld 670 sind wie im bisherigen Grundangebot festgelegt über die gesamte Betriebszeit im vorgesehenen Takt zu führen. Die bei der S2 und der S27 neu eingefügten Bemerkungen „Reduktion in Randzeiten“ sind zu streichen.

Begründung:

Im bisherigen Grundangebot waren bei den Linien S2, S27 und S40 ein uneingeschränkter Halbstundentakt sowie bei der Linie S25 ein uneingeschränkter Stundentakt als Ziel festgelegt. An diesem Zielangebot soll festgehalten werden. Die heutige Ausdünnung bzw. der frühabendliche Betriebsschluss bei den genannten Linien produziert problematische Lücken

im Angebot und verursacht sehr lange Fahrzeiten. So beträgt die Reisezeit von Einsiedeln nach Lachen nach Betriebsschluss der S40 zum Beispiel über eine Stunde. Dies ist unzumutbar lange. Aus all diesen Gründen sind die erwähnten Linien über die gesamte Betriebszeit im vorgesehenen Takt zu führen.

Antrag 10: Im Fahrplanfeld 720 ist die Linie S27 bis nach Lachen zu verlängern.

Begründung:

Die Zugkomposition der S27 fährt sowieso bis nach Lachen. Es ist für die Bevölkerung absolut unverständlich und höchstgradig störend, dass sie dort bisher die Türen nicht öffnet.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Sozialdemokratische Partei
Kanton Schwyz**

Markus Urech
Präsident

Luka Markić
Partei- und Fraktionssekretär