

Stellungnahme der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) Zentralschweiz zur Vernehmlassungsvorlage „Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020-2023“ des Kantons Schwyz

Allgemeines

Der Kanton Schwyz schöpft die zur Verfügung stehenden finanziellen ÖV-Mittel in der Periode 2016-2019 bei weitem nicht aus. Das ist unbefriedigend, bestehen doch einige dringend zu behebende Engpässe. Für das zur Diskussion stehende Grundangebot 2020-2023 ist nun sogar eine Reduktion des Finanzrahmens geplant. Dies ist angesichts des ungebrochenen Wachstums der Bevölkerung und der Wirtschaft und damit der Verkehrsbedürfnisse nicht nachvollziehbar. Nachfolgende Optimierungen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz gehen davon aus, dass der Kanton deren Notwendigkeit anerkennt und diese im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel verwirklicht.

Eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und seine Anbindung an Nachbarkantone ist gerade für den Kanton Schwyz dringend nötig. Die Eisenbahn als Rückgrat für grosse Passagiermengen kann ihr enormes Potential nur im Rahmen einer entsprechenden integralen und konzeptionell durchdachten kantonalen Verkehrsstrategie umsetzen.

Bemerkungen und Forderungen zum Massnahmenkatalog

1.1 - 1.4 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT-Zugang

IGöV Zentralschweiz steht dem neuen Buskonzept im Talkessel mit neuen Anschlüssen in Arth-Goldau äusserst positiv gegenüber. Es kann sogar von einem Quantensprung gesprochen werden. Es sei jedoch zu prüfen, den 15-Minuten-Takt zwischen Arth-Goldau und Arth am See in Arth alternativ einerseits zur Ruffbergstrasse und andererseits via Luzernerstrasse mit Zwischenhaltestelle Theater bis in Höhe Artherhof oder allenfalls bis Rütli zu führen. Hier kann ohne betrieblichen Mehraufwand ein bisher öV-freies Gebiet zusätzlich erschlossen werden.

2.1 - 2.5 Die Schliessung von Taktlücken wird von IGöV Zentralschweiz eindeutig begrüsst.

2.3 Erreichbarkeit Mythenregion (Seite Schwyz)

Der 2016 gefasste Entscheid des Kantons, sich aus der Bedienung der Buslinie 5 (Schwyz - Ibergereg - Oberiberg) zurückzuziehen, ist nicht nachvollziehbar.

Die immer wieder betonte Wichtigkeit des Tourismus als Mitträger der Schwyzer Wirtschaft wird hier ad absurdum geführt.

Diese Linie als touristischer Träger und innerkantonales Verbindungsglied sei wieder voll unter kantonale Verantwortung zu stellen.

4.1 - 4.2 Ausserschwyz - Innerschwyz halbstündliche Verbindungen

Die Durchbindung der S40/S31 wird eindeutig begrüsst. Die Fahrten seien so auszulegen, dass die neue Durchbindung im annäherndem Halbstundentakt zwischen den stündlichen Fahrten des Voralpenexpresses liegt.

Ebenso positiv steht IGöV Zentralschweiz der gelegentlichen Verlegung der Station Sattel-Aegeri zur ‚Krone‘ und dem entsprechenden Ausbau im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes gegenüber. Beide Massnahmen werden als Bekenntnis des Kantons zur langfristigen Verkehrsbedienung durch die Schiene zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau verstanden.

5.1 Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost

Nachdem das Bundesgerichtsurteil nun vorliegt und somit die Sperre definitiv ist, ist dieses Entwicklungsfeld zu ergänzen:

- Sicherung der heute bestehenden Anschlüsse zum Regionalverkehr in Arth-Goldau.
- Nach Ende Zugerseesperre Realisierung eines durchgehenden Halbstundentakts der S2 zwischen Zug und Arth-Goldau sowie zu den HVZ bis Erstfeld.

5.2 Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz

Während der Zugersee-Sperre entstehen sensationell gute Anschlüsse aus Richtung Italien/Tessin/Innerschwyz ins Freiamt und weiter in die Räume Lenzburg und Aarau. So beträgt die Fahrzeit von Arth-Goldau nach Aarau ca. 65 - 68 Minuten, während die Reisezeit via Zürich rund 30 Minuten länger dauert.

Für südlich von Lenzburg liegende Gemeinden (Freiamt) und dem prosperierenden Rotkreuz ist der öV im Verkehr mit Innerschwyz und grösstenteils auch Tessin/Italien aufgrund von Umwegfahrten, Umsteigezwängen und langen Reisezeiten in keiner Weise eine Alternative zum Individualverkehr.

IGöV Zentralschweiz fordert nach Ende der Zugerseesperre den (Wieder-)Anschluss der Südbahn an Arth-Goldau in Form der Durchbindung der Aargauer S26 bis Arth-Goldau.

Nutzen Interkantonal: Mit der angedachten Durchbindung der S26 bis Arth-Goldau gewinnt der NEAT-Knoten Arth-Goldau massiv an Bedeutung

Nutzen Regional: Mit der S26 nach Arth-Goldau wird eine geschätzte Bevölkerungszahl von einer Viertelmillion einen komfortablen und schnellen Zugang zu Innerschwyz (und Gotthard/Tessin/Italien) erhalten.

Nutzen Arbeitspendler/Ausflugsverkehr: Die S26 würde automatisch den Pendlerverkehr Innerschwyz - Rotkreuz sowie ins Rontal und neu auch ins Freiamt optimal übernehmen und jede Überlegung zur Wiedereinführung der S32 oder gar eines Schnellbusses nichtig machen.

Im Freizeitverkehr würde der durchaus tourismuslastige innere Kantonsteil stark profitieren.

Ziele wie der Tierpark Goldau, die Arth-Rigi-Bahn, aber auch der Stoos oder die SGV in Brunnen wären nicht mehr vom südlichen Aargau abgeschnitten. Eine einfache Schulreise von Muri in den Tierpark Goldau stellt heute eine grosse Tortur des Lehrpersonals dar, dass diese wohl vermeidet und andere, besser zugängliche, Ziele bevorzugen lässt.

Zudem würden auch Bewohner von Innerschwyz von einer Verbindung ins bevölkerungsreiche Aargau profitieren, bei guten Anschlüssen in Aarau allenfalls sogar Richtung Westschweiz.

Nutzen Entlastung Strasse: Die Parkplatzsituation bei gewissen Freizeiteinrichtungen (Tierpark Goldau, Stoosbahn, Brunnen) ist schon heute prekär. Ein mutiger Entschluss, das grosse Bevölkerungspotential des südlichen Aargaus öV-mässig wieder mit Innerschwyz zu verbinden, hat ausgezeichnete Chancen, diese Situation zu entspannen.

Ein Erfolg der Durchbindung der S26 bis Arth-Goldau ist stark abhängig davon, dass in Arth-Goldau schlanke Verbindungen Richtung Schwyz und Brunnen sowie Richtung Tessin/Italien bestehen.

Im gegenwärtigen Fahrplan würde die S26 bei fiktiver Verlängerung nach Arth-Goldau zu ‚unpassenden‘ Zeiten in Arth-Goldau ankommen und abfahren.

Mit Eröffnung des Eppenbergtunnels wird es im Raum Aarau/Lenzburg zwangsläufig zu Fahrplananpassungen kommen. Hier besteht die Chance, die S26 sowohl in Arth-Goldau als auch in Lenzburg/Aarau so optimal wie möglich ins Schweizer Bahnsystem zu integrieren.

Die Wiedereinführung der S32 nach Ende der Zugerseesperre wird von IGöV Zentralschweiz abgelehnt. Einige wenige Fahrten während der HVZ erzielen erfahrungsgemäss selten bis nie befriedigende Auslastungen und deren Frequenzen sind sehr lastrichtungsabhängig.

Wenig zielführend ist auch ein Schnellbus Arth-Goldau - Rotkreuz. Beobachtungen zeigen, dass die heutige S32 in Lastrichtung einen bedeutenden Teil der Fahrgäste zwischen Immensee und Rotkreuz rekrutiert. Zudem ist die Argumentation, ein Schnellbus Arth-Goldau - Rotkreuz sei schneller als die Bahn, mehr als zweifelhaft. Mit Einfädelung in Goldau wie auch in Rotkreuz in den Ortsverkehr dürfte bei 14 Minuten Fahrzeit der Bahn eine ähnliche Fahrzeit kaum realisierbar sein. Ein zusätzlicher Halt am busungeeigneten Bahnhof in Immensee würde den Wortteil ‚schnell‘ wohl gänzlich zur Farce machen.

5.5 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil

Da die S27 im Betrachtungsfenster 2020 - 2023 als Übergangslösung weiterhin verkehren soll, ist deren Durchbindung von Siebnen-Wangen nach Pfäffikon zu prüfen. Da diese mangels Wendemöglichkeit in Siebnen-Wangen schon derzeit eine ‚Fluchtfahrt‘ nach Lachen vornehmen muss, dient eine Weiterfahrt in den Knoten Pfäffikon der Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotentiale aus allen Richtungen.

Da die S27 mit nichtbehindertengerechtem Rollmaterial betrieben wird, ist bis 2023 eine Wendemöglichkeit am nicht behindertengerecht ausgebauten Perron 1 in Pfäffikon möglich.

Zusatz 1 Der Bezirk Küssnacht und dessen Anbindung ans Schweizer Schienennetz findet in der Vernehmlassung keinerlei Erwähnung.

IGöV Zentralschweiz wünscht sich ein klares Bekenntnis des Kantons zur schienengebundenen Anbindung dieses Bezirks.

Dies betrifft vor allem den unbefriedigenden Abendverkehr. IGöV Zentralschweiz fordert eine mindestens stündliche Bedienung vor allem in Lastrichtung Luzern - Küssnacht mit taktmässigen Abfahrtszeiten ab Luzern.

Ebenso ist sicherzustellen, dass sämtliche Züge im Gegensatz zu heute Anschlüsse zumindest vom/zum Hauptplatz haben. So ist die S3 Küssnacht ab 22:26 Uhr in Richtung Brunnen vom Hauptplatz aus nicht erreichbar, wodurch eine schmerzhaft kantoninterne Lücke im Verkehr mit dem Schwyzer Talkessel besteht.

Zusatz 2 Der Kanton Schwyz möge sich zur Wiedereinführung des ehemaligen ‚Gipfeli-Express‘ bekennen und für eine Wiederaufnahme der direkten Pendlerverbindung von Einsiedeln nach Zürich einsetzen. Dieses beliebte und erfolgreiche Produkt hat vor allem den Bezirk Einsiedeln zu einem attraktiven Wohnort für Pendler nach Zürich werden lassen.

Zu den Beschlüssen des Regierungsrats gibt es folgende Anmerkungen:

Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht:

600 (S3)

Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.6 wird der Weiterbestand bzw. die Angebotsumgestaltung oder Weiterentwicklung der HVZ-Verdichtungszüge im Abschnitt Brunnen - Arth-Goldau zur Sicherstellung der regionalen Verbindungen und Bahnanschlüsse geprüft. Dies soll unbedingt so erhalten bleiben und allenfalls verdichtet werden.

653/600 (S32)

Ab 2021 wird im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.2 die Erschliessung von Rotkreuz aus dem Talkessel Schwyz überprüft. Die entsprechenden Wünsche/Forderungen von IGöV Zentralschweiz sind unter 5.2 erwähnt.

Steinen den 11. August 2018