



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

Goldau / Wollerau, 15. Januar 2014

## **Vernehmlassungsverfahren zur „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“** (Entwurf Stand 1. Oktober 2013)

---

**Sehr geehrter Herr Regierungsrat Othmar Reichmuth**  
**Sehr geehrte Damen und Herren**

Gerne äussert sich die CVP des Kantons Schwyz im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Im zunehmend komplexer werdenden Umfeld in Verkehrsfragen ist es dringend angezeigt, die Thematik öffentlicher Verkehr in einer Langfristperspektive zu betrachten und über den gängigen 4-Jahres-Takt hinauszuschauen. Der Personenverkehr mit den drei Bereichen **MIV** (Motorisierter Individualverkehr), **LV** (Langsamverkehr) und **ÖV** (Öffentlicher Verkehr) kann als Gesamtpaket „Kombinierter Verkehr“ noch stärker verankert werden.

Es ist unter dem Aspekt der angespannten Finanzlage richtig, dass man die Mittel dort einsetzt, wo die grösste Wirkung und somit die höchste Effizienz erzielt werden kann und wo die grossen Personenströme zu verzeichnen sind. Verbindungen mit kleineren Personenströmen dürfen überprüft werden, doch muss im ganzen Kanton Schwyz ein flächendeckendes ÖV-Angebot vorhanden sein, um der gesamten Bevölkerung aller Regionen in unserem speziell gegliederten Kanton gerecht zu werden.

Es ist nicht angezeigt in kurzfristigem „Spareifer“ das ÖV-Angebot punktuell auszudünnen. Eine Reduktion des Fahrplan-Taktes von 50% hat nämlich in der Realität lediglich eine Ersparnis von rund 10% zur Folge, da Personal, Fahrzeugpark und Infrastruktur in jedem Fall vorhanden sein müssen.

Das Strategiepapier „Wirtschaft und Wohnen“ zeigt klar auf, dass ein gut funktionierender ÖV für den Kanton Schwyz von immenser Bedeutung ist und als Standortfaktor für Personen, Betriebe und Tourismus als einer der ersten Punkte betrachtet wird. Dieser Tatsache muss unbedingt Rechnung getragen werden!

Die Interessen des Kantons müssen prominent und möglichst früh in die interkantonale und nationale Sichtweise eingebracht werden. Wie sich beispielsweise die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels dann konkret auf die Situation im Kanton Schwyz auswirken wird, ist noch mit verschiedensten Unsicherheiten verbunden. Auch die Folgen der FABI-Vorlage sind schwer abzuschätzen.

Eine starke Interessenvertretung unseres Kantons in den entsprechenden Gremien ist von grösster Bedeutung.

**Oberstes Ziel muss es sein, die Mobilität in unserem Kanton auf lange Sicht zu sichern und die Qualität des öffentlichen Verkehrs wenn immer möglich zu halten und bedarfsgerecht anzupassen.**

## **Zu den Zielen und Massnahmen**

### **4.1.1 Generelle Stossrichtungen**

Ausserschwyz und Innerschwyz müssen halbstündlich und schnell miteinander verbunden werden! Das ist für den innerkantonalen Zusammenhalt politisch betrachtet sehr wichtig. Hier ist die Frage angebracht, welcher Zeithorizont mit der „langfristigen Umsetzung“ konkret gemeint ist (Anzahl Jahre?). Idealerweise soll die Umsetzung bis in zehn Jahren erfolgt sein.

Die Räume Ausserschwyz und Innerschwyz müssen optimal miteinander verbunden sein. Dazu eignet sich die bestehende SOB-Linie Goldau-Pfäffikon als optimale und bereits bestehende Infrastruktur bestens. Allenfalls kann die Verbindung Ausserschwyz – Innerschwyz mit zusätzlichen Busverbindungen ab dem Hauptort Schwyz ergänzt werden, um für Personen aus dem Raum Steinen, Schwyz, Muotathal, Brunnen und Gersau eine kürzere Reisezeit zu ermöglichen als per Bahn über Goldau.

### **4.1.2 Raum Ausserschwyz/Einsiedeln**

In Pfäffikon besteht ein sehr wichtiger Bahn- und Busknotenpunkt, welcher sowohl die Verbindungen auf der Ost/West-Achse als auch auf der Nord/Süd-Achse gewährleistet. Das muss auch in Zukunft so bleiben um die Anschlüsse ans Fernverkehrsnetz zu gewährleisten. Zusätzlich soll ein Halt der schnellen IC Züge Zürich – Chur angestrebt werden.

Begrüssenswert ist, dass in Siebnen-Wangen ein wichtiger Busknoten besteht und dadurch die Anbindung ans Gasterland mit einem attraktiven Taktfahrplan gewährleistet ist. Um diesen Busknoten optimal anschliessen zu können, müssen stündlich mindestens zwei Schnellzüge halten (Halbstundentakt von/nach Zürich).

Das Ziel, für die Linie Einsiedeln – Zürich wieder eine Direktverbindung ins Angebot aufzunehmen, ist für die Region Einsiedeln sehr wichtig und kann für die Sicherung und Neuansiedlung von Arbeitsplätzen matchentscheidend sein. Anstelle der langfristigen ist hier eine mittelfristige Umsetzung anzustreben!

Ausserdem ist eine direkte Busverbindung zwischen Einsiedeln und Pfäffikon näher ins Auge zu fassen. Eine solche Busverbindung stellt ein echtes Bedürfnis dar und würde eine wesentliche Zeitersparnis gegenüber dem Umweg mit der SOB über Samstagern bedeuten.

### **4.1.3 Raum Innerschwyz**

In Arth-Goldau besteht nicht nur ein regional, sondern ein national wichtiger Bahn- und Busknoten. Das muss auch in Zukunft so bleiben um die Anschlüsse ans Fernverkehrsnetz zu gewährleisten. Die Bedeutung des Knotens Arth-Goldau muss mindestens auf dem heutigen Stand gefestigt werden! Dabei ist es besonders wichtig, dass die Halte der internationalen Fernverkehrszüge beibehalten werden.

Der Bahnhof Schwyz (Seewen) soll zu einem Busknoten mit Anschlüssen an das Bahnangebot ausgebaut werden. Die Linien, welche heute zum Knotenpunkt Schwyz Post füh-

ren, müssten dazu auf direktem Weg zum Bahnhof Schwyz verkehren. Die Infrastruktur ist entsprechend zu erweitern. Dafür muss der nötige Platzbedarf raumplanerisch gesichert werden.

Die mittelfristige Umsetzung von vier stündlichen Busverbindungen ab Küssnacht nach Rotkreuz und damit nach Zug und Zürich ist eine Notwendigkeit. Auch die übrigen Busverbindungen ab dem Busknoten Küssnacht müssen vor allem in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends verdichtet werden, um dem Standort Küssnacht gerecht zu werden.

#### **4.1.4 Freizeitverkehr**

Die nachfrageorientierte Anbindung von Freizeit- und Einkaufsdestinationen ist heute zweifelsfrei ausgewiesen. Diese mittelfristige Umsetzung wird ausdrücklich begrüsst. Auch bei den Nachtangeboten soll der Nachfrage entsprechend und den geänderten Verhaltensweisen der Bevölkerung Rechnung tragend gehandelt werden. Allenfalls müssen bestehende ÖV-Angebote auf andere Tages- und Nachtzeiten, auch auf ganz frühe Morgenzeiten, umgelagert werden.

#### **4.2 Infrastruktur**

Bei Neueinzonungen muss die ÖV-Anbindung stärker beachtet werden. Diese Forderung muss proaktiv und vorausschauend sichergestellt werden, dass nicht später nachgebessert werden muss.

Ebenfalls bei der Raumplanung allgemein darf der ÖV nicht mehr stiefmütterlich behandelt werden und muss ein grösseres Gewicht bekommen. Eine offensichtliche Tatsache ist, dass auch in unserem Kanton die Verhältnisse zunehmend urbaner werden.

Ein raumplanerisches Fernziel kann sein, Arbeitsplätze und Wohnraum möglichst gleichmässig zu entwickeln. Damit kann idealerweise erreicht werden, dass Arbeitsplätze möglichst nahe am Wohnort vorhanden sind und das schnelle Wachstum des Pendlerverkehrs eingedämmt werden kann.

#### **4.3 Tarifverbund**

Verbundlösungen und dadurch Reisen mit möglichst nur einer Fahrkarte sind mitunter ein Schlüssel zum Erfolg. Die Möglichkeit, aus allen Regionen des Kantons mit dem Z-Pass zu einheitlichen und einfach strukturierten Tarifen zu fahren, muss angestrebt werden. Die Kostenbeteiligung der Nutzer darf marktgerecht gestaltet sein, eine periodische Überprüfung ist selbstverständlich.

#### **4.4 Qualität**

Kunden können nur gewonnen oder mindestens gehalten werden, wenn der öV fahrplan-gebunden zuverlässig und auch sicher unterwegs ist. In diesem Zusammenhang unterstützen wir die Absicht, wo möglich Busspuren zu realisieren und den öV mit der angesprochenen Lichtsignalbevorzugung zu unterstützen. Der MIV und der LV dürfen mit diesen Massnahmen nicht behindert und eingeschränkt werden.

Die Beteiligung des Kantons am Qualitätsüberwachungssystem soll nicht erst mittelfristig, sondern kurzfristig umgesetzt werden.

#### **4.5 Ökologie**

Umweltkonforme Fahrzeuge sind selbstverständlich, hier dürfen keine Kompromisse eingegangen werden. Bei Neuanschaffungen sind die Vergabekriterien entsprechend zu formulieren. Die Fahrzeugflotten sollen auf dem neuesten Stand sein, dem ÖV kommt eine wichtige Vorbildfunktion zu. Die innerkantonale (auch interkantonale) Zusammenarbeit der ÖV-Leistungserbringer muss angestrebt und/oder optimiert werden bei der Fahrzeugbeschaffung.

#### **4.6 Organisation**

Wie bereits eingangs erwähnt, kommt der Interessenvertretung des Kantons auf interkantonalem und nationalem Parkett allergrösste Bedeutung zu! Die Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich, die S-Bahn St. Gallen, der Tiefbahnhof Luzern, der Zimmerbergtunnel wie der Gotthard-Basistunnel strahlen in jedem Fall auf unseren Kanton aus. Der Kanton Schwyz muss bei wichtigen Entscheiden mitreden können und in den entsprechenden Gremien vertreten sein!

#### **4.7 Finanzen**

Der Kanton will die notwendigen Gelder mit der grösstmöglichen Effizienz einsetzen. Das wird sehr begrüsst mit der Bemerkung, dass dies bereits zum heutigen Zeitpunkt geschieht. Die CVP hat jedoch grosse Vorbehalte für die Idee, eine Spezialfinanzierung für den ÖV einzurichten. Dieses Vorhaben ist nicht zielführend und wird nicht unterstützt. Auch eine allfällige Forderung, den ÖV nach dem „Verursacherprinzip“ zu finanzieren lehnt die CVP ab. Eine marktgerechte Kostenbeteiligung der Nutzer mit moderater Preiserhöhung ist in Zukunft wohl unumgänglich. Ein sprunghafter Anstieg der Fahrpreise wäre aber kontraproduktiv und für die Attraktivität des ÖV nicht förderlich. Festzuhalten ist jedoch, dass der Kanton Schwyz nur geringen Einfluss auf die Preispolitik der Leistungserbringer und des Bundes hat.

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Entwicklung des Abgeltungsbedarfs des Kantons bis ins Jahr 2030 ist enorm. Geänderte Abschreibungssätze beim Bund, neue Sicherheitsvorschriften und engere gesetzliche Vorgaben auf Bundesebene sind nebst der Teuerung fast ausschliesslich für diese Steigerung verantwortlich und liegen nicht im Einflussbereich des Kantons Schwyz. Höchstens unsere kantonalen Bundesparlamentarier können darauf Einfluss nehmen oder hätten Einfluss nehmen können.

Wir danken für die Möglichkeit, unsere Meinung und unsere Bemerkungen zur „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ einbringen zu können.

Mit freundlichen Grüssen

**CVP Kanton Schwyz**

Andreas Meyerhans  
Präsident

Adrian Dummermuth  
Fraktionschef