

Beschluss Nr. 59/2017

Schwyz, 24. Januar 2017 / ah

Der Schwyzer Talkessel als doppelter Verlierer des neuen NEAT-Fahrplans

Beantwortung des Postulats P 5/16

1. Wortlaut des Postulats

Am 14. September 2016 haben die Kantonsräte René Baggenstos und Ivo Husi folgendes Postulat eingereicht:

«Mit Stolz und Freude durften wir dieses Jahr die Eröffnung des Gotthard Basistunnels miterleben. Ein Meilenstein der Schweizer sowie Europäischen Verkehrsgeschichte ist erreicht worden. Dank der NEAT soll die Verbindung zwischen beiden Seiten der Alpen vereinfacht, beschleunigt und sicherer gemacht werden. Während diese Erwartungen für viele Orte entlang der Gotthardlinie in Erfüllung gehen, gehört der Schwyzer Talkessel mit dem neuen Fahrplan 2017 klar zu den Verlierern.

Einerseits wird die Belastung durch den zu erwartenden höheren Güterverkehr mit altem, ohrenbetäubendem Lärm verursachendem Rollmaterial vor allem in der Nacht stark zunehmen. Obschon der Ruf nach besserem Rollmaterial verschiedentlich auch aus Bern vernehmbar war, scheint sich an dieser Tatsache kaum etwas zu bewegen und Linderung werden wohl erst die beiden vorgesehenen Urmiberg- und Axentunnel bringen, sollten sie denn je gebaut werden.

Nicht akzeptabel ist in diesem Zusammenhang, dass nun mit dem Fahrplan 2017 auch noch die traditionell wichtigen Verbindungen zwischen dem Talkessel und dem Süden schlechter werden. Heute geniessen Zugreisende eine stündliche Direktverbindung von den Bahnhofen Schwyz oder Brunnen aus nach Bellinzona mit einer Fahrzeit von 1h 47min. Ab 2017 entfällt diese gänzlich und es muss auf jeden Fall umgestiegen werden, entweder in Erstfeld (Dauer 2h 06min.) oder in Arth-Goldau.

Die Verbindung via Arth-Goldau dauert dann zwar nur noch 1h 25min., beinhaltet aber eine Wartezeit in Arth-Goldau von knapp 20 Minuten. Zusammengerechnet erscheint den meisten Bahn-

reisenden eine direkte Verbindung attraktiver als ein Zeitgewinn von 20 Minuten mit einer Umsteigepflicht sowie einer Wartezeit zwischen den Verbindungen von ebenfalls 20 Minuten.

Der Schwyzer Talkessel verliert also in doppelter Hinsicht. Einerseits durch die vermehrte Lärmbelastung und andererseits durch die verschlechterten Anschlüsse. In solch einem Umfeld wird die gewünschte Ansiedlung von Arbeitsplätze generierenden Unternehmen entlang der Urmibergachse sicherlich nicht gefördert.

Der Fahrplan der SBB ist jeweils nicht nur wirtschaftlich begründet, sondern in hohem Masse auch politisch abgestützt. Offenbar scheint sich der Kanton Schwyz da aber weniger engagiert eingesetzt zu haben als andere Kantone. Nur so ist uns die Benachteiligung unserer Region zu erklären.

Wir erbitten den Regierungsrat, einen Bericht vorzulegen in welchem erklärt wird, wie es zu dieser Verschlechterung kommen konnte und was er gedenkt zu unternehmen, um zumindest auf den Fahrplan 2018 hin die Benachteiligung der Region Brunnen–Schwyz zu beseitigen.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage

Am 27. September 1992 genehmigten Volk und Stände die sogenannte AlpTransit-Vorlage zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Im Jahr 1994 kam der vom Volk genehmigte Alpenschutz-Artikel in der Bundesverfassung dazu. Dieser legt eine Begrenzung der jährlich alpenquerenden Lastwagenfahrten auf eine Zielgrösse von 650 000 fest. Im Jahr 1998 wurde die langfristige Finanzierung der NEAT mit der Vorlage FinöV (Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs) abgesichert.

Mit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2016 wird der 57 km lange Basistunnel in Betrieb genommen. Dieser verändert den Schienenverkehr auf der Nord-Süd-Achse grundlegend. Der Kanton Schwyz, insbesondere der Schwyzer Talkessel, rückt näher zum Tessin und Italien. Der NEAT-Bahnhof Arth-Goldau ist das Tor zum Süden.

2.2 Grundkonzept NEAT

Mit dem Bau der NEAT entsteht die erste europäische Flachbahn durch die Alpen. Sie ermöglicht die Umsetzung wichtiger Ziele der Schweizer Verkehrspolitik:

- Effizienter und umweltschonender Transport der Güter auf der Schiene (Verlagerung von der Strasse auf die Schiene);
- Integration ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (Verkürzung der Reisezeiten im nationalen und internationalen Personenverkehr).

Von Beginn an stand fest, dass der Kanton Schwyz maximal einen Halteort am Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten wird. Der Regierungsrat engagierte sich in den Fahrplan-Planungen stark für den NEAT-Halt auf Schwyzer Kantonsgebiet. Der Halt sämtlicher EuroCity- und InterCity-Züge in Arth-Goldau konnte erwirkt werden. Dies bedeutet in Zukunft für den Kanton halbstündliche Direktverbindungen ab Arth-Goldau in Richtung Zug–Zürich, Luzern und Tessin.

2.3 Lärmsanierung Eisenbahn

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) trägt die Gesamtverantwortung für den Vollzug der Lärmsanierungen Eisenbahnschienenverkehr und koordiniert die Umsetzung der verschiedenen Massnahmen. Das eidgenössische Parlament hat am 24. März 2000 das Gesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen verabschiedet (SR 742.144, BGLE). Bis Ende 2015 wurden schweizweit Lärm-schutz-Massnahmen im Umfang von 1.348 Mia. Franken realisiert.

Das Sanierungskonzept zielt in erster Linie auf eine Reduktion der Rollgeräusche und damit auf Massnahmen an der Lärmquelle, d.h. am Rollmaterial und an der Schiene. Dadurch wird ein netzweiter Nutzen erzielt. Wichtigstes Instrument sind verbindliche Emissionsgrenzwerte für alle in der Schweiz verkehrenden Güterwagen. Das BGLE verbietet ab 2020 den Einsatz von lauten Güterwagen.

Zusätzlich sind mit Lärmschutzbauten und Schallschutzfenstern entlang der Eisenbahnstrecken Massnahmen gegen Bahnlärm vorgesehen. Im Kanton Schwyz sind sämtliche dieser Massnahmen bereits umgesetzt.

2.3.1 Basistunnel Teil der europäischen Flachbahn

Mehr als 20 Mio. Menschen im Einzugsgebiet von Süddeutschland und Norditalien können vom Gotthard-Basistunnel profitieren. Dank der Flachbahn werden die Zugverbindungen schneller, zuverlässiger und pünktlicher.

Die Reisezeiten aus dem Talkessel Schwyz, Küssnacht am Rigi, Sattel-Rothenthurm nach Bellinzona, Locarno und Lugano verkürzen sich spürbar, teilweise bis zu 30 Minuten. Milano ist am Morgen um 09.35 Uhr neu zwei Stunden früher erreichbar. Alle InterCity- und EuroCity-Züge, die durch den Gotthard-Basistunnel fahren, ermöglichen in Bellinzona am gleichen Perron Anschluss von und nach Locarno.

Auch für Reisende aus Schwyz, Brunnen oder Steinen führt der schnellste Weg in den Süden via Arth-Goldau. Dank der Beschleunigung der InterCity- und EuroCity-Züge durch den neuen Basistunnel sind die Tessiner Städte Locarno, Bellinzona und Lugano mit dem Zug neu gleich schnell zu erreichen wie mit dem Auto.

Nebst sämtlichen Zugshalten in Arth-Goldau halten pro Tag und Richtung je drei InterCity-/EuroCity-Züge in Flüelen. Diese Züge sind aus Steinen, Schwyz und Brunnen mit der S2 zu erreichen und bieten eine alternative Reisemöglichkeit.

2.3.2 Gotthard Bergstrecke wird zur Panoramastrecke

Die Interregio-Züge aus Basel und Zürich mit Halt in Arth-Goldau, Schwyz, Brunnen und Flüelen enden in Erstfeld. Ab Erstfeld verkehrt ein Regio-Express-Zug über die Gotthard-Panoramastrecke nach Bellinzona und teilweise weiter bis Lugano und Mailand. Der Umstieg in Erstfeld erfolgt am selben Perron. Ambri-Piotta, Lavorgo und Castione-Arbedo sind neue Halteorte auf der Gotthard-Panoramastrecke und somit neu stündlich erreichbar.

Für den Freizeit- und Tourismusverkehr sind einzelne Interregio-Züge am Wochenende saisonal ab Basel und Zürich bis nach Göschenen/Bellinzona verlängert. Sie ermöglichen ein bequemes Reisen aus dem Talkessel Schwyz in die Leventina sowie in Richtung Andermatt, Goms oder Sur-selva.

2.4 Grundkonzept NEAT entspricht strategischen öV-Planungen

Der Regierungsrat genehmigte mit Beschluss Nr. 420 vom 15. April 2014 die Strategie öffentlicher Verkehr 2030. Die öV-Strategie soll den öffentlichen Verkehr im Kanton weiter entwickeln und die anstehenden Herausforderungen vorausschauend bewältigen sowie die Zielsetzungen der Strategie Wirtschaft und Wohnen und der Raumentwicklungsstrategie erreichen oder unterstützen können.

Mit dem Umsetzungsprogramm zur öV-Strategie wird der Regierungsrat jährlich zum Stand der Projekte sowie zu den Planungen und Umsetzungen der Angebots- und der Infrastrukturmassnahmen informiert. Das Umsetzungsprogramm soll auch die Gesamtverkehrsstrategie berücksichtigen, welche im Moment in Erarbeitung ist. Das Umsetzungsprogramm zur öV-Strategie fungiert als Bindeglied zwischen den mittelfristigen und den langfristigen Planungen.

Für die Umsetzung des kurz- bis mittelfristigen Angebotshorizonts besteht das Instrument des Grundangebots des regionalen öffentlichen Verkehrs. Es deckt jeweils den Zeithorizont von vier Jahren ab. Das Grundangebot wird vom Kantonsrat genehmigt. Es enthält die abgeltungsberechtigten öV-Linien mit dem Mengengerüst sowie dem zur Verfügung stehenden Budgetrahmen. Das aktuelle Grundangebot dauert von 2016–2019.

Das Grundkonzept der NEAT entspricht den strategischen öV-Planungen des Kantons und ist in den verschiedenen kurz- bis langfristigen Planungsgefässen berücksichtigt.

2.4.1 Ausblick Fahrplan 2021 und später

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 wird die Gotthardachse zu einer durchgehenden Flachbahn. Die Fernverkehrszüge werden zu einem integralen Halbstundentakt verdichtet. Für den Kanton Schwyz bedeutet dies halbstündliche Verbindungen aus dem NEAT-Knoten Arth-Goldau nach Zug, Zürich, Luzern und ins Tessin. Der Regierungsrat prüft auf diesen Zeitpunkt Fahrplankonzepte, um die Ortschaften im Schwyzer Talkessel optimal mit dem öffentlichen Verkehr an das Fernverkehrsnetz in Arth-Goldau anzubinden.

Die Ergebnisse und Konzeptvorschläge werden im Jahr 2018 mit dem neuen Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023 dem Kantonsrat präsentiert.

2.5 Fazit

Das NEAT-Grundkonzept entspricht den strategischen öV-Planungen. Die sichere, funktionierende und preisgünstige Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz ist in verschiedenen Planungsgefässen vom Kurz- bis zum Langfristhorizont sichergestellt. Aufgrund der bestehenden Planungsgrundlagen und Ausführungen soll auf die Erstellung eines zusätzlichen Berichts verzichtet werden und das Postulat ist somit als nicht erheblich zu erklären.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat als nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

