

Brunnen, 15. April 2014

Stehen sich Pendler die Füsse platt?

Beantwortung KA 3/14

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 21. März 2014 hat Kantonsrat Ruedi Imlig folgende Kleine Anfrage eingereicht:

„An den Infoveranstaltungen seitens SBB in Goldau und Zug wurde das Grossprojekt (Streckensperrung Arth-Goldau–Walchwil) der Bevölkerung vorgestellt. Diverse Medien haben darüber berichtet. Nach Rücksprache bei verschiedenen Involvierten, stelle ich fest, dass ein Haupt-Anliegen (Alternativ Konzept / Angebot) in diesem Zusammenhang noch nicht verbindlich ist.

Die bereits aktuelle Auslastung der Züge auf der west- wie auch Ostseite des Zugersees lässt das Szenario eines öV-Debakels als nicht unwahrscheinlich erscheinen. In regelmässigen Abständen werden von der SBB in den Fernverkehrs- und S-Bahnen (Regionalverkehr) die Personenfrequenzen erhoben. Die Pendlerströme sind deshalb bestens bekannt.

Immer wieder ist zu lesen, dass diverse Verbindungen während der Streckensperrung, nach Luzern, nach Zug, nach Zürich, teilweise als Direktverbindung, jedoch mehrheitlich mit Umsteigepflicht in Rotkreuz, angeboten werden. Was bedeuten jedoch diese Anbindungen in Zahlen betreffend der Aus- und Überlastung?

Stehen die Pendler anstatt im Zug auf dem Perron und warten auf die nächste Komposition zu späterer Zeit?

Ich bitte den Regierungsrat deshalb, folgende Fragen zu beantworten:

Können die zahlreichen Pendler von der Oststrecke aus den Kantonen Uri und Schwyz (Arth-Goldau nach Zug/Zürich) vollständig durch die Zugskompositionen auf der Weststrecke (Arth-Goldau nach Rotkreuz) sowie durch Anschlusszüge zwischen Luzern–Rotkreuz und Zug aufgenommen werden?

Hat die SBB in der Zwischenzeit den Nachweis für einen in beide Richtungen funktionierenden Pendlertransport zwischen Uri–Arth-Goldau–Zürich während der Streckensperrung dargelegt (aufgrund aktueller vorhandenen Datenerhebungen inklusive Zuschlag für die prognostizierte Zunahme der Pendlerentwicklung in den nächsten vier Jahren)?

Aufgrund der Total-Streckensperrung Arth-Goldau–Walchwil spart die SBB circa 40 Mio. Franken ein. Wird dieses Geld für das Alternative öV-Angebot zur Erschliessung Arth-Goldau eingesetzt? Es kann nicht sein, dass durch die Streckensperrung für den NFA gebenden Kanton Schwyz Kosten im Bereich des schlechteren, aber im Verhältnis teureren Leistungsangebotes entstehen.

Für die Beantwortung der Fragen bedanke ich mich“

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Allgemeines

Das Angebotskonzept für den Zeitraum der Totalsperrung der Strecke Arth-Goldau – Walchwil von Dezember 2016 bis Mitte 2018 liegt verbindlich vor. Die SBB haben zusammen mit den Kantonen und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in mehreren Schritten das Angebotskonzept erarbeitet und verfeinert.

2.2 Beantwortung der Fragen

1. Können die zahlreichen Pendler von der Oststrecke aus den Kantonen Uri und Schwyz (Arth-Goldau nach Zug/Zürich) vollständig durch die Zugskompositionen auf der Weststrecke (Arth-Goldau nach Rotkreuz) sowie durch Anschlusszüge zwischen Luzern–Rotkreuz und Zug aufgenommen werden?

Zwischen Arth-Goldau und Zürich werden mehr und längere Züge als heute verkehren. Den Kunden stehen also mehr Sitzplätze zur Verfügung. Zu den stündlich verkehrenden EC- und IC-Zügen sowie den Interregiozügen kommen täglich ein EC- und zwei IC-Zugspaare dazu. Durch die Fahrt über Rotkreuz verlängert sich die Fahrzeit bei diesen Zügen zwischen Arth-Goldau und Zug um circa zehn bis zwölf Minuten. Die S2 verkehrt dazu stündlich (Ergänzung zum Halbstundentakt zwischen Arth-Goldau und Zug/Zürich) zwischen Erstfeld und Arth-Goldau und zweistündlich weiter nach Rotkreuz. Die Reisenden nach Zürich steigen, statt wie heute in Zug, dann dementsprechend entweder in Arth-Goldau oder in Rotkreuz um. Durch die Fahrlagenverschiebung der S2 um drei Minuten erschweren sich die Busanschlüsse im Talkessel von Schwyz. Die Lösung für diese Problematik ist noch in Bearbeitung. Die eigentliche Fahrzeit der S2 verlängert sich durch die Fahrlagenverschiebung um drei Minuten.

2. Hat die SBB in der Zwischenzeit den Nachweis für einen in beide Richtungen funktionierenden Pendlertransport zwischen Uri–Arth-Goldau–Zürich während der Streckensperrung dargelegt (aufgrund aktueller vorhandenen Datenerhebungen inklusive Zuschlag für die prognostizierte Zunahme der Pendlerentwicklung in den nächsten vier Jahren)?

Die SBB modernisiert das Rollmaterial, welches auf der Gotthardstrecke eingesetzt wird, um es für den Gotthardbasistunnel fit zu machen. Die Kapazität der IR- und IC-Züge wird damit, gegenüber heute, vergrößert. Den Kunden stehen mehr Sitzplätze zur Verfügung. Auf der S2 werden die gleichen FLIRT-Fahrzeuge wie heute eingesetzt. Es stehen dort also gleichviele Sitzplätze wie heute zur Verfügung. Zusammen mit den zusätzlich verkehrenden EC- und IC-Zugspaares können die Pendlerströme während den kommenden vier Jahren abgedeckt werden.

3. Aufgrund der Total-Streckensperrung Arth-Goldau–Walchwil spart die SBB circa 40 Mio. Franken ein. Wird dieses Geld für das Alternative öV-Angebot zur Erschliessung Arth-Goldau eingesetzt? Es kann nicht sein, dass durch die Streckensperrung für den NFA gebenden Kanton Schwyz Kosten im Bereich des schlechteren, aber im Verhältnis teureren Leistungsangebotes entstehen.

Die Kosteneinsparungen für den Bau der Doppelspurstrecke in Walchwil unter einer totalen Streckensperre gegenüber einer Teilsperre betragen rund 40 Mio. Franken. Dadurch werden Aufwände eingespart, welche der Bund nicht finanzieren muss. Die eingesparten Mittel werden im Rahmen des FinöV-Fonds für andere Infrastrukturmassnahmen eingesetzt. Eine Finanzierung von Angebotsmassnahmen ist aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht möglich.

2.3 Zustellung: Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatskanzlei (3; Staatsschreiber, Sekretariat Kantonsrat, Informationsbeauftragter); Baudepartement (3); Amt für öffentlichen Verkehr; Medien.

Baudepartement des Kantons Schwyz

Departementsvorsteher

Othmar Reichmuth, Regierungsrat

Zustellung an die Medien: 17. April 2014