

**Beschluss Nr. 1049/2015**

Schwyz, 3. November 2015 / ah

**Innerschwyz braucht Nachbesserungen im öV-Fahrplan**

Beantwortung Interpellation I 16/15

**1. Wortlaut Interpellation**

Am 26. Mai 2015 haben Kantonsrätin Dr. Karin Schwiter und drei Mitunterzeichnende folgende Interpellation eingereicht:

*„Vom 26. Mai 2015 bis zum 14. Juni 2015 liegen die Bus- und Zugfahrpläne für 2016 und 2017 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Die Bevölkerung hat Gelegenheit, ihre zukünftigen Bus- und Zugverbindungen unter [www.sz.ch/oev](http://www.sz.ch/oev) (Rubrik "Aktuelles") zu prüfen und dem Amt für öffentlichen Verkehr allfällige Probleme und Anliegen mit einer E-Mail an [fahrplanverfahren.oev@sz.ch](mailto:fahrplanverfahren.oev@sz.ch) zu melden.*

*Wie der Vergleich zwischen heutigem und zukünftigem Fahrplan zeigt, setzt sich die Abwärtsspirale der letzten Jahre ungebrochen fort: Andere Kantone und der Bund investieren in den öffentlichen Verkehr und das Angebot im Kanton Schwyz wird jedes Mal schlechter. Nach der Auser-schwyz und der Region Mitte trifft es dieses Mal die Innerschwyz.*

*Aufgrund des Doppelspurbaus in Walchwil verlängern sich die Reisezeiten aus der Innerschwyz in Richtung Zug und Zürich ab Dezember 2016 teilweise massiv. Zudem verschlechtern sich diverse Anschlüsse zwischen Bahn und Bus. Für einzelne Orte verlängern sich die Reisezeiten nach Zug und Zürich um bis zu 30 Minuten! Zudem sind einige Umsteigerelationen äusserst knapp bemessen. So ist insbesondere zu Hauptverkehrszeiten mit vermehrten Anschlussbrüchen zu rechnen.*

*Im Erläuterungsbericht heisst es dazu lapidar, der Kanton Schwyz hätte nicht die finanziellen Mittel, um die heutige Angebotsqualität zu erhalten. Aus den Korrekturmassnahmen für die Zeit der Zugerseesperrung dürften keine Mehrkosten resultieren, deshalb hätte man nicht alle Nachteile korrigieren können.*

*Diese weitere massive Verschlechterung des öffentlichen Verkehrsangebots ist inakzeptabel! Obwohl die Zugsumleitung über Rotkreuz während dem Doppelspurbau in Walchwil unumgänglich ist, hätte es die Schwyzer Regierung in der Hand, zumindest bei den Bussen die heutige Anschlussqualität sicherzustellen. Es ist ein Armutszeugnis für den reichen Kanton Schwyz, dass er nicht einmal die bestehende Verbindungsqualität aufrechterhält. Wir bitten den Regierungsrat deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen:*

- 1. Mit welchen konkreten Anpassungen am Bussystem liessen sich die ab 2017 teilweise massiv längeren Reisezeiten für die einzelnen betroffenen Gemeinden reduzieren?*
- 2. Welche Anschlüsse im Fahrplan 2017 sind zu Hauptverkehrszeiten zeitkritisch und wie lange müssen die abgehängten Passagiere im Falle eines Anschlussbruchs bei den einzelnen Umsteigerelationen auf ihre nächste Verbindung warten?*
- 3. Mit welchen konkreten Anpassungen am Bussystem könnte die Problematik der erwartbaren Anschlussbrüchen in den einzelnen Fällen entschärft werden?*
- 4. Welche dieser Anpassungen ist der Regierungsrat bereit zu finanzieren, damit der Bevölkerung in der Innerschwyz auch während der Zugerseesperre ein angemessenes öffentliches Verkehrsangebot zur Verfügung steht?*
- 5. In welchen Fällen ist der Regierungsrat bei erwartbaren Anschlussbrüchen und nicht mehr einholbaren Verspätungen bereit, zusätzliche Mittel vorzusehen, um die Transportkette sicherzustellen, z.B. mit einem kurzfristigen einsetzbaren Ersatzfahrzeug?“*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

- 1. Mit welchen konkreten Anpassungen am Bussystem liessen sich die ab 2017 teilweise massiv längeren Reisezeiten für die einzelnen betroffenen Gemeinden reduzieren?*

Mit einer umfassenden Anpassung des Buskonzepts könnten die Anschlüsse Bus – Bahn und Bahn – Bus im Talkessel Schwyz mehrheitlich hergestellt werden und gleichzeitig die heutigen Anschlussbeziehungen am Knoten Schwyz Post gewährleistet bleiben. Dazu müssten die Fahrzeiten sämtlicher Buslinien angepasst werden. Die heutigen Umsteigezeiten in Schwyz Post zu den Minuten 15/45 und 00/30 müssten um rund 8 Minuten auf circa 52/8 und 22/38 verschoben werden.

Dieser Lösungsansatz wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) im Jahr 2013 geprüft und verworfen. Er steht im Konflikt mit den Grundsatzentscheiden und Vorgaben zum Fahrplan während der Sperre Zugersee:

- die Anpassungen sind ohne Mehrkosten umzusetzen;
- die lokalen Reiseverbindungen im Talkessel Schwyz sollen nicht geschwächt werden;
- die Sperre Zugersee soll sich nicht auf die Region Mitte, bzw. Ausserschwyz auswirken.

Die berechneten Mehrkosten des Lösungsansatzes würden rund 2.48 Mio. Franken für ein Fahrplanjahr betragen (3.7 Mio. Franken für die ganze Periode der Sperre). Sie würden entstehen, weil der heute sehr wirtschaftlich produzierte Fahrplan nur mit zusätzlichen Bussen im Umlauf produziert werden könnte. Abklärungen haben gezeigt, dass der Kanton Schwyz diese Kosten alleine tragen müsste. Es gibt keine gesetzliche Grundlage, diese Mehrkosten auf das Projekt der Sperre Zugersee abzuwälzen. Das Bundesamt für Verkehr, als Mitbesteller des regionalen Personenverkehrs, hat zudem signalisiert, dass es sich an diesen hohen Mehrkosten nicht beteiligen würde.

Die Kundinnen und Kunden der lokalen Verkehrsströme, welche grundsätzlich nicht durch die Sperre am Zugersee Ostufer tangiert sind, würden mit einer umfassenden Anpassung zu Betroffenen gemacht. Sie müssten ihre Mobilität für 1.5 Jahre an einem neuen Fahrplankonzept ausrichten.

Der Fahrplanentwurf zur Sperre Zugersee basiert auf dem aktuellen Fahrplankonzept 2016 und wurde zusammen mit den Transportunternehmungen erarbeitet. Mit Minutenanpassungen beim Busfahrplan und einzelnen Änderungen bei der Linienführung werden die lokalen Transportketten wenig tangiert. Gleichzeitig können die wichtigsten überregionalen Transportketten gewährleistet bleiben. Die Einhaltung der Kostenvorgaben erfordert Kompromisse. So ist es während der Sperre nicht möglich, jede einzelne Transportkette unverändert wie heute anzubieten. Das AöV hat im Mai 2015 einen Bericht veröffentlicht, wo die Auswirkungen der Sperre Zugersee auf das öV-Angebot 2017 für jede Gemeinde transparent aufgezeigt werden. Der Bericht ist im Internet aufgeschaltet unter [www.sz.ch/oev](http://www.sz.ch/oev), Rubrik Aktuelles „Der Fahrplanentwurf 2016; Ausblick Fahrplan 2017 Sperre Zugersee“.

*2. Welche Anschlüsse im Fahrplan 2017 sind zu Hauptverkehrszeiten zeitkritisch und wie lange müssen die abgehängten Passagiere im Falle eines Anschlussbruchs bei den einzelnen Umsteigerelationen auf ihre nächste Verbindung warten?*

Während der Sperre Zugersee konzentriert sich der Bahnverkehr ans linke Ufer des Zugersees (Seite Rigi). In Arth-Goldau steht nur der halbe Bahnhof zur Verfügung, da Abfahrten nur in Richtung Immensee möglich sind. In Rotkreuz fliesst der Gotthardverkehr mit dem Verkehr Luzern – Zug – Zürich zusammen. Rotkreuz wird zum temporären Umsteigebahnhof für den Fernverkehr. Die SBB ist sich bewusst, dass die Betriebsabwicklung während der Sperre Zugersee eine Herausforderung darstellt. Gewisse Risiken bei der Stabilität sind vorhanden. Anders als bei kurzfristigen Streckenunterbrüchen kann der Fahrplan 2017 jedoch im Prozess des Fahrplanverfahrens geplant werden. Die Zugtrassen sind zwischen Fern-, Regional- und Güterverkehr sauber abgestimmt. Die SBB bindet zahlreiche Ressourcen in das Projekt Sperre Zugersee und trifft Vorkehrungen für eine gute und stabile Betriebsabwicklung (Beispiel: Kundenlenker an den wichtigen Bahnhöfen, Optimierungen beim Einsatz des Fahrpersonals und beim Rollmaterial etc.).

Für ein gut funktionierendes Buskonzept im Talkessel Schwyz ist das rechtzeitige Verkehren der Züge bereits heute eine wichtige Voraussetzung. Zur Bewertung von Anschlussverbindungen zwischen Bahn – Bus und Bus – Bahn sind die fahrplanmässigen Umsteigezeiten, die erforderliche Mindestumsteigezeit am Bahnhof sowie allfällige Puffer- und Wendezeiten der Buslinien zu berücksichtigen. Die endgültigen Pufferzeiten der Busse liegen erst anfangs 2016 vor, wenn die Auto AG Schwyz die Fahrzeugumlaufplanung abgeschlossen hat. Auch Minutenanpassungen beim SBB-Fahrplan können das Ergebnis noch beeinflussen. Eine abschliessende Bewertung der Anschlussverbindungen kann daher nur provisorisch vorgenommen werden.

Als tendenziell zeitkritische Anschlussverbindungen zur Hauptverkehrszeit können Anschlussbeziehungen eingestuft werden, bei denen eine Zugsverspätung von mehr als 3 Minuten zu einem Anschlussbruch führen kann. Im provisorischen Fahrplanentwurf der Sperre Zugersee sind dies:

Schwyz SBB:

- Anschluss vom Interregio aus Richtung Zürich – Zug/Luzern zu den Buslinien 1 und 3 in Richtung Schwyz Post sowie umgekehrt;
- Anschluss von der S2 aus Richtung Rotkreuz zu den Buslinien 1 und 3 in Richtung Schwyz Post sowie umgekehrt.

Das Verspätungsrisiko in Schwyz SBB bei Bahn – Bus-Anschlüssen wird höher eingestuft als das Verspätungsrisiko bei Bus – Bahn-Anschlüssen. Ein Anschlussbruch Bahn – Bus zur Hauptverkehrszeit hätte für die Mehrheit der Betroffenen (rund 60%) eine Fahrzeitenverlängerung von circa 11 Minuten zur Folge (Reisende nach Schwyz Post und weiter mit der Buslinie 2 Richtung Mythen Center/Ibach). Reisende, welche in Schwyz Post auf eine andere Buslinie als die Linie 2 umsteigen, würden 30 Minuten verlieren (z.B. Richtung Rickenbach, Muotathal, Steinen, Sattel), im Einzelfall kann der Fahrzeitenverlust 60 Minuten betragen (Ibach/Oberschönenbuch mit Ortsbuslinie 31).

Brunnen SBB:

- Anschluss von der Buslinie 2 aus Richtung Gersau/Brunnen Schiller in der Hauptverkehrszeit zum Interregio in Richtung Luzern – Zug/Zürich;
- Anschluss von der S2 aus Richtung Rotkreuz zur Buslinie 2 in Richtung Schiller/Gersau.

Ein Anschlussbruch in Brunnen SBB von der Buslinie 2 zum Interregio in Richtung Luzern/Zug – Zürich hätte für die Betroffenen eine Fahrzeitenverlängerung von 20 Minuten nach Luzern und 30 Minuten nach Zug/Zürich zur Folge. Ein Anschlussbruch von der S2 aus Richtung Rotkreuz zur Buslinie 2 in Richtung Gersau ergibt nach Fahrplangentwurf eine zusätzliche Wartezeit von 16 Minuten.

*3. Mit welchen konkreten Anpassungen am Bussystem könnte die Problematik der erwartbaren Anschlussbrüchen in den einzelnen Fällen entschärft werden?*

Die Anschlusssicherheit in Brunnen kann mit einer Fahrplankorrektur erhöht werden. Die Buslinie 2 Schwyz – Brunnen – Gersau (– Küssnacht) wird in der Hauptverkehrszeit zwischen Brunnen Schiller und Gersau eingekürzt. Damit wird die Problematik von Anschlussbrüchen entschärft. Das System wird stabil und verspätete Züge zur Hauptverkehrszeit können abgewartet werden. Gleichzeitig kann mit dieser Massnahme für Brunnen der Anschluss vom Interregio aus Richtung Luzern – Zug/Zürich bis Brunnen/Schiller gewährleistet werden. Durch die Einkürzung wird Gersau zur Hauptverkehrszeit noch 3x pro Stunde bedient (heute sind es 4x). Für Reisende ab Gersau bedeutet dies im Extremfall eine Fahrzeitenverlängerung von 15 Minuten. Unter Berücksichtigung der Fahrgastzahlen liegt der Nutzen eines zuverlässigen Fahrplans und der Sicherung der Transportkette für Brunnen höher, als eine vierte Verbindung zur Hauptverkehrszeit von/nach Gersau. Diese Anpassung hat keine Mehrkosten zur Folge.

Die Angebotssituation in Schwyz SBB ist geprägt von der peripheren Lage des Bahnhofs Schwyz. Da dieser rund 1.6 km vom Ortszentrum entfernt liegt, gibt es mit Schwyz Post einen zentralen Busknoten. Es bestehen aufeinander abgestimmte Taktknoten in Schwyz Bahnhof und Schwyz Post. In Schwyz Post bestehen Anschlüsse in alle Richtungen der Auto AG Schwyz.

Anpassungen beim Busfahrplan in Schwyz SBB wirken sich sofort auf das gesamte Busnetz im Talkessel Schwyz aus. Der aufgezeigte Lösungsansatz unter Antwort 1 würde die Problematik der knappen Anschlüsse entschärfen. Eine ganzheitliche Konzeptänderung hätte Mehrkosten von rund 3.7 Mio. Franken für die Zeit der Sperre Zugersee zur Folge.

*4. Welche dieser Anpassungen ist der Regierungsrat bereit zu finanzieren, damit der Bevölkerung in der Innerschwyz auch während der Zugerseesperre ein angemessenes öffentliches Verkehrsangebot zur Verfügung steht?*

Die im Grundangebot 2016–2019 eingestellten finanziellen Mittel bilden den Finanzrahmen des Fahrplanangebots während der Sperre Zugersee. Das AöV setzt die verfügbaren Mittel massvoll ein und erarbeitete zusammen mit den Transportunternehmungen für jede Linie den optimalsten

Fahrplan. Es ist das Ziel, dass sich für die Mehrheit der öV Nutzer/innen der lokalen Verkehrsströme keine oder nur wenige Änderungen ergeben. Die überregionalen Verkehrsströme nach Luzern, Zug/Zürich sind vom Umleitungsfahrplan betroffen. Mit Änderungen der Fahrzeiten im Minutenbereich sowie einzelnen Korrekturen bei der Linienführung von Bussen werden die meisten Anschlussverbindungen der überregionalen Transportketten auch im Fahrplan 2017 sichergestellt.

5. *In welchen Fällen ist der Regierungsrat bei erwartbaren Anschlussbrüchen und nicht mehr einholbaren Verspätungen bereit, zusätzliche Mittel vorzusehen, um die Transportketten sicherzustellen, z.B. mit einem kurzfristig einsetzbaren Ersatzfahrzeug?*

Ein wirtschaftlich produzierter Fahrplan ist die Voraussetzung, damit der Kostenrahmen im Jahr 2017 eingehalten werden kann. Wirtschaftlich bedeutet aber auch, dass die Busumläufe wenig Stand- und Wendezeiten aufweisen. Die Pufferzeiten sind tendenziell klein und Verspätungen bei Anschlussverbindungen können nur bis zu einer bestimmten Masse aufgefangen werden. Das AöV geht grundsätzlich von einem pünktlichen Verkehr der Züge aus. Mögliche Stabilitätsrisiken beim Zugfahrplan werden aber ernst genommen. Für den Fall, dass sich die Fahrplanstabilität nach dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2016 als ungenügend erweisen soll, wird das AöV in den nächsten Monaten zusammen mit der Auto AG Schwyz einen Massnahmenkatalog zur Sicherung der Anschlussqualität erarbeiten.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Der Vorsteher des Baudepartementes wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

