

**Beschluss Nr. 933/2017**

Schwyz, 5. Dezember 2017 / ju

**Sicherstellung NEAT-Zulaufstrecken für Bahnausbau 2030/2035**

Beantwortung der Interpellation I 14/17

**1. Wortlaut der Interpellation**

Am 5. Juli 2017 haben die Kantonsräte Andreas Marty, Leo Camenzind und Paul Furrer folgende Interpellation eingereicht:

*„Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet derzeit die Vorschläge für den Ausbau 2030/35 des Eisenbahnnetzes. Im vierten Quartal dieses Jahres will der Bund dazu eine Vernehmlassung starten. Ein Jahr später will der Bundesrat über seine Botschaft zu STEP 2030/2035 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) beschliessen. Soweit bisher bekannt, sind jedoch weder in der sieben, noch in der zwölf Milliarden Franken-Variante, Massnahmen auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken vorgesehen.*

*Das Gotthardkomitee, dem auch der Kanton Schwyz angehört, fordert Investitionen auch auf dem Nord-Süd-Korridor. An ihrer Generalversammlung vom 20. Juni 2016 in Zürich unterstrichen die Gotthard-Kantone die Wichtigkeit der Zulaufstrecken und versicherten in ihrer Medienmitteilung, dass sie im Rahmen der Vernehmlassung zu STEP 2030/35 die Interessen der Mitgliedskantone unterstützen werden.*

*Seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels vor einem Jahr stehen im Kernbereich des Gotthards vier Geleise für die Abwicklung des Verkehrs zu Verfügung. Mit der Eröffnung des Ceneri-tunnels wird eine weitere Zunahme des Verkehrs erwartet. Auf der Zulaufstrecke Arth-Goldau – Erstfeld, die viel mehr Verkehr zu bewältigen hat, ist es bei den bisherigen zwei Geleisen geblieben. Am Axen entlang wird derzeit für den 4-Meter-Korridor das Seegleis saniert. Trotzdem wird auch dieses nur eine beschränkte zusätzliche Lebensdauer haben. Der Güterverkehr, der im Rahmen der Verlagerungspolitik vermehrt die Schiene benützen wird, rollt so nach wie vor durch die Dörfer.*

*Die Behörden des Schwyzer Talkessels hatten sich im November 2010 getroffen und beschlossen bezüglich NEAT Anbindung einheitliche Forderungen. Für alle Anwesenden war es unabdingbar, dass das Regionalverkehrsangebot auf der Gotthardstrecke Stand 2011 als Minimalbasis zu garantieren sei. Zudem wurde verlangt, dass der Neatverkehr so schnell wie möglich von der Stammlinie Arth-Goldau – Brunnen auf die neue Zufahrtsstrecke zu bringen sei. Zudem müsse der Güterverkehr der NEAT aus den Dörfern geholt werden. Dies könne nur mit der Realisierung des Eisenbahn-Axentunnels zusammen mit dem Urmibergtunnel geschehen. Die Behörden sind aufgerufen worden, gemeinsam diesen Standpunkt gegenüber Bern zu fordern.*

*Wir bitten den Regierungsrat nun um Auskunft zu folgenden Fragen:*

- 1. Sind in den aktuellen Plänen des BAV und der SBB zum Eisenbahn-Ausbau Schritt 2030/35 tatsächlich keine Elemente der NEAT Zulaufstrecke Arth-Goldau – Erstfeld vorgesehen?*
  - 2. Bringt der Regierungsrat die Forderung nach dem Bau eines Eisenbahn-Axen- und Eisenbahn-Urmibergtunnels zur Entlastung des Schwyzer Talkessels vom Güterverkehr mit Nachdruck ein, wie dies im November 2010 besprochen wurde?*
  - 3. Wie bringt der Regierungsrat die Forderung ein?*
  - 4. Wie gedenkt der Regierungsrat die Forderungen des Kantons Schwyz (Urmiberg- und Axentunnel) in die politische Diskussion um STEP 2030/35 einzubringen?*
  - 5. Welche Massnahmen bleiben dem Kanton Schwyz, wenn BAV/SBB die Forderungen nicht aufnehmen?*
  - 6. Mit welchen Partnern und mit welcher Strategie will er sein Ziel erreichen?*
- Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, im Sinne einer ersten Etappe der Neat-Zufahrtslinie den Bau einer einspurigen Tunnelröhre zwischen Brunnen und dem unterirdischen Anschluss an den Basistunnel zu verlangen, die zusammen mit dem bestehenden Axen-Berggleis ausschliesslich dem Transitverkehr dienen soll, während das Seegleis den regionalen Personenverkehr in beide Richtungen (S-Bahn, IR und IC-Züge mit Halt in Altdorf) übernehmen könnte?“*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

### 2.1 Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) plant derzeit den Ausbauschritt 2030/2035. Aktuell befindet sich die Vernehmlassungsvorlage zur Stellungnahme bei den interessierten Kreisen. In der Vorlage werden zwei Varianten aufgezeigt: Einerseits ein Ausbau mit Projekten für rund 7 Mrd. Franken, welche bis 2030 umgesetzt werden sollen, andererseits eine zweite Variante mit Ausbauten für rund 11.5 Mrd. Franken bis 2035. Die Federführung für die Erarbeitung dieser Ausbauschritte liegt beim Bund. Er bezieht die Kantone, Bahnen und Güterverkehrsbranche ein.

Die Vernehmlassung dauert bis Mitte Januar 2018. Die Botschaft des Bundesrates mit den definitiven Anträgen soll bis Ende 2018 dem Parlament überwiesen werden. Ab 2019 berät dieses über die Vorlage und verabschiedet den Ausbauschritt 2030/2035. Der Ausbauschritt untersteht dem fakultativen Referendum.

### 2.2 Beantwortung der Fragen

- 1. Sind in den aktuellen Plänen des BAV und der SBB zum Eisenbahn-Ausbau Schritt 2030/35 tatsächlich keine Elemente der NEAT-Zulaufstrecke Arth-Goldau – Erstfeld vorgesehen?*

Die Vernehmlassungsvorlage des Bundes enthält keine Elemente der NEAT-Zulaufstrecke. Die eingereichten Angebote der Kantone wurden vom Bund nach folgenden Kriterien bewertet:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis gemäss NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte);
- Beitrag zum Abbau von Überlast und Kapazitätsengpässen;
- Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn;
- Kompatibilität mit den räumlichen Entwicklungszielen der Schweiz.

Aufgrund dieser Bewertung fanden die Elemente der NEAT-Zulaufstrecke keine Aufnahme in das Ausbauprogramm. Es bestehen keine prognostizierten Reisefrequenzen im regionalen Personenverkehr, die nicht mit der heute bestehenden Anzahl Züge pro Stunde bewältigt werden können. Die heute bestehende Angebotsmenge im Regionalverkehr sowie die künftig vorgesehene Anzahl Züge im Fern- und Güterverkehr kann auch in den Jahren 2030/2035 auf der NEAT-Achse ohne zusätzliche Infrastrukturausbauten gefahren werden. Erwünschte Angebotsverbesserungen im regionalen Personenverkehr (Systematisierung oder Taktverdichtungen) finden daher keine Aufnahme in die Infrastrukturelemente des Ausbaus 2030/2035. Die für solche Angebotsverbesserungen notwendigen Infrastrukturausbauten befinden sich zudem auf den nördlichen Zulaufstrecken zu Arth-Goldau (Zug – Arth-Goldau / Rotkreuz – Arth-Goldau / Luzern – Küssnacht – Immensee) und nicht im Abschnitt des Axentunnels.

Die erneute Sanierung des Seegleises am Axen nimmt für längere Zeit den Druck weg, einen weiteren Ausbau zwischen Brunnen und dem Gotthard-Basistunnel zu tätigen. Solange der Güterverkehr kapazitätsmässig nicht an die Grenzen stösst, wird am Axen kein weiterer Ausbau stattfinden.

*2. Bringt der Regierungsrat die Forderung nach dem Bau eines Eisenbahn-Axen- und Eisenbahn-Urmibergtunnels zur Entlastung des Schwyzer Talkessels vom Güterverkehr mit Nachdruck ein, wie dies im November 2010 besprochen wurde?*

Der Kanton Schwyz hat im Rahmen der Planungsregion Zentralschweiz seine Anliegen und Konzepte beim BAV eingereicht. Diese enthielten u.a. die Forderung nach Ausbauten auf den NEAT-Zulaufstrecken, um das Angebot im Personenverkehr verbessern zu können.

Nach Vorliegen der Bewertungsergebnisse musste der Regierungsrat erkennen, dass im Ausbauprogramm in den Jahren 2030/2035 keine Infrastrukturbauten auf der NEAT-Achse Platz finden werden. Der Regierungsrat hat sich deshalb entschieden, obwohl der Regionalverkehr nur beschränkt weiter entwickelt werden kann, die beiden anderen Zentralschweizer FABI-Projekte (Zimmerberg Basistunnel II und Durchgangsbahnhof Luzern) zu priorisieren und zu unterstützen. Sowohl der Zimmerberg Basistunnel II als auch der Durchgangsbahnhof Luzern bringen für den Kanton Schwyz Chancen für Angebotsverbesserungen und wirken vor allem auf den nachfragestarken Achsen. Die Hauptverkehrsströme aus dem inneren Kantonsteil gehen in diese Richtungen. Die Forderung nach einem Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken kann dann ernsthaft eingegeben werden, wenn sich Engpässe beim Personen- oder Güterverkehr abzeichnen. An der Realisierung sämtlicher künftigen Infrastrukturausbauten auf der NEAT-Achse wird jedoch unmissverständlich festgehalten. Der Axen- und der Urmibergtunnel sind im Sachplan Verkehr Schiene des Bundes und im Richtplan des Kantons Schwyz festgehalten und sollen deshalb in den weiteren Ausbausritten mit Nachdruck gefordert werden.

*3. Wie bringt der Regierungsrat die Forderung ein?*

Der richtige Zeitpunkt dafür wird der nächste Ausbauschritt 2040 sein. Sobald sich auf den NEAT-Zulaufstrecken Kapazitätsengpässe abzeichnen, werden genügend fachliche Argumente vorhanden sein, um einen Ausbau mit Nachdruck zu fordern. Ein Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken soll dann gemeinsam von allen Zentralschweizer Kantonen zusammen mit dem Gotthard-Komitee gefordert werden.

*4. Wie gedenkt der Regierungsrat die Forderungen des Kantons Schwyz (Urmiberg- und Axentunnel) in die politische Diskussion um STEP 2030/35 einzubringen?*

Wie in der Antwort zu Frage 3 erwähnt, sind die Forderungen (Urmiberg- und Axentunnel) nicht Bestandteil des Ausbauschnitts 2030/2035. Sie werden im Rahmen des Ausbauschnitts 2040 eingebracht.

*5. Welche Massnahmen bleiben dem Kanton Schwyz, wenn BAV/SBB die Forderungen nicht aufnehmen?*

Da der Kanton Schwyz die Forderungen (Urmiberg- und Axentunnel) erst im Rahmen des Ausbauschnitts 2040 einbringen wird, sind keine Massnahmen zu ergreifen.

*6. Mit welchen Partnern und mit welcher Strategie will er sein Ziel erreichen?*

Im Rahmen des Lobbyings der sechs Zentralschweizer Kantone soll ein breites Spektrum an Bezugsgruppen angesprochen werden. Das Spektrum reicht von der Politik, über Mobilitätsorganisationen, Wirtschaftsorganisationen, bis zur Bevölkerung und den Medien. Unter anderem soll auch die Unterstützung für die Zentralschweizer Projekte der Metropolitankonferenz Zürich, des Gotthard-Komitees und der Städte-Allianz gewonnen werden. Die Kampagne mit den Botschaften und den Instrumenten dazu ist momentan unter Federführung des Kantons Luzern in Erarbeitung.

*7. Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, im Sinne einer ersten Etappe der Neat-Zufahrtslinie den Bau einer einspurigen Tunnelröhre zwischen Brunnen und dem unterirdischen Anschluss an den Basistunnel zu verlangen, die zusammen mit dem bestehenden Axen-Berggleis ausschliesslich dem Transitverkehr dienen soll, während das Seegleis den regionalen Personenverkehr in beide Richtungen (S-Bahn, IR und IC-Züge mit Halt in Altdorf) übernehmen könnte?*

Die grösste Streckenkapazität wird erreicht, indem jeweils ein Gleis für eine Fahrriichtung verwendet wird und die Züge, ungeachtet ihrer Kategorie (Güter-, Fern-, Regionalverkehr), mit harmonisierten Geschwindigkeiten verkehren. Selbst ohne Harmonisierung der Geschwindigkeiten ist die Streckenkapazität mit einem Mischbetrieb aus Güter-, Fern- und Regionalverkehr bedeutend höher, als wenn ein Gleis zwar für den Personenverkehr, jedoch für beide Fahrriichtungen, zur Verfügung stehen würde. Für ein sinnvolles Fahrplankonzept müssen zwischen Brunnen und Flüelen Züge gleichzeitig in beide Richtungen verkehren können. Ein einzelnes Gleis für den Personenverkehr würde sich sogar nachteilig auf den Regionalverkehr auswirken.

### **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

