

Beschluss Nr. 329/2024

Schwyz, 23. April 2024 / jh

Interpellation I 5/24: Bedeutung Bahnknoten Arth-Goldau erhalten

Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 6. Februar 2024 hat Kantonsrat Dr. Bruno Beeler folgende Interpellation eingereicht:

«Im April 2023 hat das Bundesamt für Verkehr den Standbericht 2022 über die verschiedenen laufenden Eisenbahnausbauprogramme veröffentlicht. Diesem Bericht kann entnommen werden, dass es beim Ausbauschnitt 2035 einen Verzug von 3–5 Jahren gibt und die Kosten höher ausfallen werden als vorgesehen. Gemäss SBB sind neue Bauprojekte erst ab 2033 wieder möglich. Ausserdem werde zukünftig im Personenfernverkehr auf den Einsatz von Rollmaterial zum bogen-schnellen Fahren verzichtet. All dies verunmöglicht, einen Fahrplan für den gesamten Ausbauschnitt 2035 zu entwerfen. Die West- und Ostschweizer Kantone, die zu Recht besorgt über die Folgen für die Qualität der Dienstleistungen sind, forderten Ersatzlösungen.

Einige Artikel in den Medien erwecken den Eindruck, dass schon ein neuer Fahrplanentwurf 2035 erschienen sei.

Am 11. September 2023 hat Nationalrat Alex Farinelli (TI) mit einer parlamentarischen Anfrage den Bundesrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- 1) Welche Folgen hat der neue Fahrplanentwurf 2035 für das Angebot an Personen- und Güterzügen auf der Nord-Süd-Achse?*
- 2) Ist Arth-Goldau als Knotenpunkt für den Umsteigeverkehr mit Zügen von und nach Zürich bzw. Luzern und Basel bestätigt?*
- 3) Sind für Verbindungen aus dem Tessin in andere Landesregionen (Bern, Lausanne, Genf, St. Gallen) die Anschlüsse in Zürich bzw. in Luzern gewährleistet?*
- 4) Wie soll der Entscheid der eidgenössischen Räte, die Bahnhöfe Mendrisio bzw. Chiasso mit Fernverkehrszügen zu bedienen, umgesetzt werden?*
- 5) Werden das aktuelle Konzept und die Möglichkeiten, den aussergewöhnlich stark frequentierten Regional- und Grenzverkehr TILO auszubauen, gewahrt?*

6) *Reichen die materiellen und personellen Ressourcen, die dem Bundesamt für Verkehr und der SBB zur Verfügung gestellt wurden, gemäss dem Bundesrat aus, damit die geplanten Bauprojekte frist- und kostengerecht durchgeführt und die entsprechenden Bewilligungsverfahren abgewickelt werden können?*

Auf diese Fragen hat der Bundesrat am 8.11.2023 folgendes geantwortet:

- 1. Die Arbeiten für die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 laufen. Sie dauern noch mindestens zwei Jahre. Die Ergebnisse werden für die nächste Botschaft zum Bahnausbau im Jahr 2026 vorliegen. Zum angepassten Fahrplan 2035 sind noch keine abschliessenden Aussagen möglich. Das Ziel der Konsolidierung ist es, die geplanten Angebote gemäss Angebotskonzept 2035 so weit wie möglich umzusetzen. Der Kanton Tessin ist bei den laufenden Arbeiten eng einbezogen.*
- 2. Der Bund und die Kantone sind bestrebt, im Rahmen der Arbeiten zur Konsolidierung den Knoten Arth-Goldau zu erhalten. Abschliessend bestätigen lässt sich dies erst bei Vorliegen eines finalen konsolidierten Angebotskonzepts.*
- 3. Ebenso sind der Bund und die Kantone bestrebt, die nationalen Verbindungen zu erhalten.*
- 4. Damit dem Entscheid des Parlaments zur Bedienung des Mendrisiotto mit Intercity-Verbindungen Folge geleistet werden kann, wurden der SBB entsprechende Planungsaufträge übertragen. Zunächst werden die technische Machbarkeit sowie die möglichen Auswirkungen auf die Bahninfrastruktur untersucht. Danach werden die finanziellen Folgen einer Angebotsverbesserung abgeklärt. Schliesslich wird darüber entschieden werden müssen, wer die etwaigen Mehrkosten sowohl für den Verkehrsdienst als auch für die Bahninfrastruktur tragen wird. Der Kanton Tessin ist in einer Arbeitsgruppe vertreten, die sich diesen Fragen widmet.*
- 5. Das Ziel ist es, bei der Konsolidierung des Angebotskonzepts die aktuelle Ausrichtung zu wahren. Der Ausbau des TILO-Angebotes ist gewährleistet und wird im Rahmen der nächsten Ausbauschnitte der Bahninfrastruktur geprüft.*
- 6. Die dem Bundesamt für Verkehr und der SBB zugeteilten Ressourcen sind ausreichend, um die genannten Aufgaben zu erfüllen.*

Insbesondere die Frage 2 von Nationalrat Farinelli lässt aufhorchen. Bis dato konnte der Bahnknoten Arth-Goldau immer gehalten werden. Aber es gab schon in der Vergangenheit Ansätze, den Knotenpunkt Arth-Goldau zu Gunsten von Luzern zu schwächen (z.B. Anschluss von Luzern an die Gotthardzüge in Zug und dann durchfahren in Arth-Goldau oder Verlagerung der Anschlüsse nach Rotkreuz oder Erstfeld, usw.).

Die Anfrage von NR Alex Farinelli wurde offensichtlich nur formuliert, weil er etwas vernommen hat, dass die Position des Bahnhofs Arth-Goldau als Knotenpunkt in Frage gestellt werden könnte.

Das neue Fahrplankonzept ist zur Zeit eine Lotterie. Die Gefahr besteht, dass, wer sich nicht wehrt und nicht öffentlich äussert, nicht wahrgenommen wird.

Der Bahnknoten beim Bahnhof Arth-Goldau in Goldau ist insbesondere für den inneren Teil des Kantons Schwyz in vielfacher Hinsicht von sehr grosser Bedeutung. Dieser darf unter keinen Umständen geschwächt werden.

Ich ersuche deshalb den Schwyzer Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Ist der Knoten Bahnhof Arth-Goldau im revidierten Angebotskonzept 2035 weiterhin gesichert?*
- 2. Verliert der Knoten Bahnhof Arth-Goldau im revidierten Angebotskonzept 2035 an Qualität und/oder Quantität bei den Anschlüssen?*
- 3. Was unternimmt der Regierungsrat, damit die heutige Bedeutung des Bahnknotens in Arth-Goldau erhalten bleibt?*

Für die rasche Beantwortung dieser Fragen danke ich dem Regierungsrat bestens.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Der Bahnknoten Arth-Goldau stellt für den inneren Kantonsteil den wichtigsten Anschlusspunkt zum nationalen und internationalen Bahnverkehr dar. Der Regierungsrat ist sich dieser zentralen Bedeutung bewusst und setzt sich dafür ein, dass die Funktion des Bahnknotens und Bahnhofs Arth-Goldau auch in Zukunft erhalten und gegebenenfalls weiter gestärkt wird.

Die Überarbeitung des Fahrplankonzepts ist alles andere als eine «Lotterie». Die Planung und Organisation der Bahninfrastruktur sowie des Fahrplankonzepts unterliegen einem sorgfältig durchdachten Prozess, der kontinuierlich weitergetrieben wird, um den sich ändernden Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Das Angebotskonzept (Fahrplankonzept) 2035 ist das Ergebnis dieses Prozesses, der mit geordneten Planungsschritten darauf abzielt, die Bedürfnisse aller Beteiligten möglichst zu berücksichtigen. Die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 erfolgt nach dem gleichen Prozess. Gemäss den Vorgaben des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101), konkret seiner Art. 48a – 48f, wird die Bahninfrastruktur im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms stetig ausgebaut. Dieser Prozess ist durch sogenannte Ausbauschnitte gekennzeichnet. Gemäss Art. 48d EBG ist die Verantwortung für die Planung der Ausbauschnitte zwischen Bund, Kantonen und Bahngesellschaften aufgeteilt. Die Modalitäten dieses Planungsprozesses werden in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur vom 14. Oktober 2015 (KPFV, SR 742.120) geregelt.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) fungiert als Prozessführer und koordiniert die notwendigen Planungen für die Ausbauschnitte. Die Kantone übernehmen ihrerseits die Verantwortung für die regionale Angebotsplanung. Seit 2014 haben sich die Kantone im Zuge der Erarbeitung des Ausbauschnittes 2035 in Planungsregionen organisiert, um eine effektive Zusammenarbeit zu gewährleisten und die regionalen Bedürfnisse angemessen zu berücksichtigen. Der Kanton Schwyz ist zusammen mit den Kantonen Luzern, Zug, Uri, Nid- und Obwalden in der Planungsregion Zentralschweiz organisiert.

Im Rahmen des Angebotskonzepts 2035 der Bahninfrastruktur ist eine Phase der Konsolidierung unumgänglich. Dies ist bedingt durch verschiedene Faktoren wie den künftigen Verzicht der SBB auf den Einsatz von Rollmaterial zum bogenschnellen Fahren sowie bestimmte veränderte Planungsgrundlagen, wie z. B. die Haltedauer im Fernverkehr, welche den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Bei der Konsolidierung wird deshalb ein besonderes Augenmerk auf bauliche Massnahmen gelegt, die das bisherige Angebotskonzept 2035 auf eine stabile und produzierbare Basis stellen sollen. Die Arbeiten zur Konsolidierung des Angebotskonzepts begannen im Jahr 2023, wobei einige Berichte in den Medien den damaligen Stand der Konsolidierungsarbeiten beleuchteten. Seither wurde das Angebotskonzept in mehreren Schritten in Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und Bahnen weiterentwickelt und verfeinert. Die Abstimmung mit den Kantonen in den Planungsregionen ist nach wie vor im Gang und soll voraussichtlich noch im Jahr 2024 abgeschlossen werden.

Das Endergebnis der Überarbeitung soll in die Botschaft für den nächsten Ausbauschnitt einfließen. Das BAV geht davon aus, dass der Bundesrat die Botschaft im Jahr 2025 in die Vernehmlassung schicken kann. 2026 soll sich das Parlament damit befassen, um die Botschaft als Bundesbeschluss erlassen zu können. Dieser untersteht alsdann dem fakultativen Referendum.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Ist der Knoten Bahnhof Arth-Goldau im revidierten Angebotskonzept 2035 weiterhin gesichert?

Bereits bei der ersten Planungsrunde der Konsolidierung, die von den Medien aufgegriffen worden ist, hat sich der Regierungsrat zusammen mit den anderen Zentralschweizer Kantonen beim Bund für den Erhalt des Knotens Arth-Goldau eingesetzt. Seither wurde das Angebotskonzept bereits wieder mehrfach und in wesentlichen Punkten überarbeitet. Gemäss aktuellem Stand der Planung bleibt der Knoten Arth-Goldau in seiner heutigen Form bestehen. Abschliessend bestätigen lässt sich dies jedoch erst bei Vorliegen des finalen konsolidierten Angebotskonzepts.

2.2.2 Verliert der Knoten Bahnhof Arth-Goldau im revidierten Angebotskonzept 2035 an Qualität und/oder Quantität bei den Anschlüssen?

Der Regierungsrat hat nicht nur ein Auge auf die nationalen Verbindungen. Es gilt auch, die regionalen Verkehrsbeziehungen im Knoten Arth-Goldau zu erhalten. Bei der Zusammenarbeit mit dem BAV und den Kantonen in der Planungsregion setzt der Regierungsrat stark darauf, dass der Knoten Arth-Goldau bezüglich Qualität und Quantität mindestens in seiner heutigen Form erhalten bleibt, was gemäss aktuellem Planungsstand auch der Fall ist.

2.2.3 Was unternimmt der Regierungsrat, damit die heutige Bedeutung des Bahnknotens in Arth-Goldau erhalten bleibt?

Der Bahnknoten Arth-Goldau ist für den Regierungsrat von grosser Bedeutung. Der Kanton setzt sich in den aktuell laufenden Arbeiten zur Konsolidierung, welche das BAV zusammen mit den Kantonen führt, stark für den Erhalt des Bahnknotens ein. Zum aktuellen Zeitpunkt sieht der Regierungsrat keinen Anlass für eine Intervention, welche über den laufenden Prozess hinausgeht. Dass der Bahnknoten Arth-Goldau in seiner heutigen Form und Ausprägung den breiten, regionalen und nationalen Bedürfnissen insgesamt am besten entspricht, scheint zu Recht anerkannt zu sein.

Beschluss des Regierungsrates

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

