

Brunnen, 10. Juli 2017

Massive Verschlechterung der Zuganbindung der Dörfer Schübelbach, Buttikon und Reichenburg
Beantwortung KA 20/17

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 16. Juni 2017 hat Kantonsrat Roger Züger folgende Kleine Anfrage eingereicht:

„Mit dem Fahrplanwechsel 2018 soll die Zugverbindung zwischen Reichenburg und Siebnen-Wangen erneut abgebaut werden. So ist die Benutzung der Linie S27 ab Schübelbach-Buttikon nach Siebnen-Wangen nur noch zwischen 06.00-08.00 Uhr und zwischen 16.35-18.35 Uhr möglich.

Gerade Studenten oder Berufspendler, welche nicht zu den Hauptverkehrszeiten den Weg nach Zürich bestreiten müssen, wird die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln unnötig erschwert. Dies ist insofern nicht nachvollziehbar, da selbst die SBB unablässig propagiert, dass man Hauptverkehrszeiten und die übervollen Züge, wenn immer möglich, umgehen und ausserhalb dieser Zeiten den Zug benützen soll.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit die Buslinie 521 zu benützen. Da sich die Reisezeit mit dieser, im Vergleich zur S27, ungefähr vervierfacht (Siebnen-Wangen bis Reichenburg 20 Minuten anstelle fünf Minuten) ist dies keine valable Alternative. Die Reisezeit von Reichenburg nach Zürich HB erhöht sich somit von 52 Minuten auf gut 70 Minuten. Bei angenommenen 150 Arbeits- oder Studientagen im Jahr, in denen man nach Zürich reisen muss, sind das bereits stolze 90 Stunden die ein Benutzer der Buslinie 521 zusätzlich aufwenden muss.

Es ist somit anzunehmen, dass sich der private Autoverkehr von und nach dem Bahnhof Siebnen-Wangen weiter erhöhen wird und entsprechend negative Konsequenzen nach sich ziehen dürfte (Parkplätze, höheres Verkehrsaufkommen, usw.).

All dies führt zu einer weiteren Verschlechterung des öffentlichen Verkehrsangebotes und eines erneuten Verlustes an Attraktivität für die erwähnten Dörfer. Ist doch eine gute öV-Anbindung, gerade in einem Kanton der Pendler, von entscheidender Bedeutung.

In diesem Zusammenhang ersuche ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verschlechterung der geschilderten Situation, und welche Massnahmen oder Aktivitäten hat er bereits ergriffen oder plant er in nächster Zeit um dieser Verschlechterung entgegen zu wirken?*
- 2. Im Fahrplanentwurf 2018 ist die Zugverbindung S27 mit dem Vermerk „Nur wenn Finanzierung sichergestellt ist“ versehen. Wieso ist die Finanzierung dieser Verbindung noch nicht geklärt und sind dem Regierungsrat die Details dieser noch offenen Finanzierung bekannt und wenn ja, um welche Posten/Beträge handelt es sich?*
- 3. Im RRB Nr. 780/2016 (unter Abs. 3, Schlussfolgerung) wurde erwähnt, dass Sanierungsmassnahmen, beziehungsweise Alternativen zum Angebot der S27 geprüft werden. Wie ist der aktuelle Stand dieser Prüfung und bis wann könnte eine solche Alternative/Massnahme umgesetzt und einsatzbereit sein?*

Ich bedanke mich für die Aufnahme des Anliegens und die Beantwortung der Fragen. “

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Beantwortung der Fragen

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verschlechterung der geschilderten Situation, und welche Massnahmen oder Aktivitäten hat er bereits ergriffen oder plant er in nächster Zeit um dieser Verschlechterung entgegen zu wirken?

Der Regierungsrat beurteilt die Auswirkungen der geplanten Angebotseinschränkungen bei der S27 aufgrund der geringen Nachfrage und der sehr grossen finanziellen Belastung als vertretbar. Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr hat in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Südostbahn AG verschiedene Betriebskonzepte für die S27 geprüft und bewertet. Die Analyse der Nachfrage zeigt, dass der Erhalt der halbstündlichen Bahnverbindungen zu den Hauptverkehrszeiten wesentlich bedeutender ist, als ein ganztägig reduziertes Angebot. Die S27 wird ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und am Wochenende kaum genutzt, die Kosten stehen in diesen Zeiten in keinem Verhältnis zu der Anzahl der transportierten Personen. Mit den reduzierten Betriebszeiten Montag bis Freitag zwischen 06.00 - 08.00 Uhr sowie zwischen 16.00 - 18.00 Uhr soll die schwierige Finanzierung des Bahnangebots in der March für die nächsten zwei Jahre sichergestellt werden.

Im Moment fehlt die Planungssicherheit für die langfristige Bahnerschliessung in der March. Diese Planungssicherheit zu erlangen steht aktuell im Zentrum. Das Baudepartement steht mit dem Bund im intensiven Kontakt. Für eine Verbesserung der aktuellen Situation in der Obermarch braucht es eine Überholgleisanlage in Siebnen-Wangen. Diese Investition im Umfang von rund 60 Millionen Franken ist im Ausbauschnitt 2025 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) enthalten. Allerdings ist die Realisierung dieser Investition aktuell blockiert. Die Bahninfrastrukturen werden unter der Führung des Bundes (Bundesamt für Verkehr BAV) geplant und koordiniert. Das BAV prüft ob die Überholgleisanlage Siebnen-Wangen auch langfristig nutzbar bleibt. Das heisst, ob diese Investition auch mit den Angebotskonzepten für die Jahre nach 2030 noch kompatibel ist. Die Entscheidungen und Ergebnisse zu den Bahnplanungen 2030 will das BAV im Jahr 2018 kommunizieren. Es ist eine Daueraufgabe des Regierungsrates die Entscheidungen für die March zu beschleunigen.

2. Im Fahrplanentwurf 2018 ist die Zugverbindung S27 mit dem Vermerk „Nur wenn Finanzierung sichergestellt ist“ versehen. Wieso ist die Finanzierung dieser Verbindung noch nicht geklärt und sind dem Regierungsrat die Details dieser noch offenen Finanzierung bekannt und wenn ja, um welche Posten/Beträge handelt es sich?

Die Leistungen des regionalen Personenverkehrs werden jeweils für zwei Jahre vereinbart. Aktuell läuft der Bestellprozess für die Fahrplanjahre 2018 und 2019. Die Transportunternehmungen haben ihre Offerten Ende April 2017 bei den Bestellern Bund und Kantone eingereicht. Die Verhandlungen zu den Offerten sollen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 abgeschlossen sein. Die Leistungen werden dann mit Regierungsratsbeschluss zwischen Kanton und Transportunternehmung für zwei Jahre vereinbart.

Ein zentraler Bestandteil der Finanzierung ist auch die Kostenverteilung unter den beteiligten Kantonen und dem Bund. Der Kanton Glarus hat Ende Juni 2017 sehr kurzfristig informiert, dass er aufgrund der tiefen Frequenzen, sowohl die S27 als auch die S2 ab Dezember 2017 nicht mehr mitfinanzieren will. Die öV-Erschliessung von Bilten soll zukünftig neu mit dem Bus via Ziegelbrücke erfolgen.

Dieser sehr kurzfristige Entscheid der Glarner Regierung, sich an der Finanzierung des Bahnangebots Zürich - Ziegelbrücke nicht mehr beteiligen zu wollen, trifft den Kanton Schwyz sehr hart und stellt auch die weiteren Mitbesteller Zürich, St. Gallen und den Bund vor eine grosse Herausforderung. Es gilt nun in der kurzen Zeitspanne bis um Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 eine Einigung bei der Bestellung und Finanzierung des Angebots der S2 und der S27 für die Jahre 2018 und 2019 zu finden.

3. Im RRB Nr. 780/2016 (unter Abs. 3, Schlussfolgerung) wurde erwähnt, dass Sanierungsmassnahmen, beziehungsweise Alternativen zum Angebot der S27 geprüft werden. Wie ist der aktuelle Stand dieser Prüfung und bis wann könnte eine solche Alternative/Massnahme umgesetzt und einsatzbereit sein?

Die Überprüfungen haben ergeben, dass die Fahrplanstruktur der S27 keinen Spielraum für Veränderungen bietet. Die heutige Trassierung mit den entsprechenden Fahrzeiten ist unveränderbar. Die geprüften Sanierungsmassnahmen beschränkten sich daher auf das Betriebskonzept der S27. In Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Südostbahn AG wurden insgesamt sieben Konzepte mit unterschiedlichen Betriebszeiten ausgearbeitet. Bei der Konzeptbewertung standen Kosten-Nutzen (Wirtschaftlichkeit und Nachfrage) im Fokus. Keines der geprüften Konzepte verbessert die Wirtschaftlichkeit der S27 massgeblich. Die vom Bund geforderte minimale Wirtschaftlichkeit von 20% Kostendeckung für eine integrale Bahnlinie wird mit keiner der Varianten erreicht. Das im Fahrplanentwurf abgebildete reduzierte Angebot der S27 weist die besten Wirtschaftlichkeitswerte aller Varianten auf und führt zu einer spürbaren Reduktion des Defizits.

Die direkte Anbindung der gesamten March mit der S-Bahn an den Metropolitanraum Zürich bleibt für den Kanton Schwyz das Strategieziel. Mit der Realisierung der im Ausbauschrift 2025 enthaltenen Überholgleisanlage kann die direkte Anbindung mittelfristig wieder realisiert werden. Die neuesten Erkenntnisse aus den Bahnplanungen 2030 zeigen, dass diese Überholgleisanlage am Standort Siebnen-Wangen langfristig den besten Nutzen generieren kann. Der Regierungsrat verlangt vom BAV, dass das Projekt Überholgleisanlage freigegeben wird und die Planungen umgehend gestartet werden.

2.2 Zustellung: Fragesteller; Kantonsratspräsidentin; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatskanzlei (3; Staatsschreiber, Sekretariat Kantonsrat, Kommunikationsbeauftragter); Baudepartement; Amt für öffentlichen Verkehr; Medien.

Baudepartement des Kantons Schwyz

Departementsvorsteher

Othmar Reichmuth, Regierungsrat

Zustellung an die Medien: 12. Juli 2017