

Brunnen, 11. März 2020

Rettung für die Busverbindung von Arth nach Walchwil?

Beantwortung KA 9/2020

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 13. Februar 2020 haben die Kantonsräte Jonathan Prelicz und Andreas Marty folgende Kleine Anfrage eingereicht:

„Das öV-Grundangebot 2020–2023 des Kantons sieht vor, die heutige Busverbindung zwischen Arth und Walchwil aufzuheben. Bereits in der parlamentarischen Beratung zum neuen öV-Grundangebot 2020–2023 hat sich die SP als einzige Fraktion gegen die Streichung dieses Busangebots ausgesprochen. In der Beantwortung der kleinen Anfrage KA 13/19 „Buswendeplatz mit Seeblick – Muss das sein?“ konnte der Regierungsrat darlegen, wie viele Kosten es verursachen würde, wenn die geplanten vier Verbindungen pro Stunde von/nach Arth (Talkesselkonzept) nach Walchwil weitergeführt werden würden. Aufgrund der Beantwortung der kleinen Anfrage muss davon ausgegangen werden, dass eine Weiterführung der vier geplanten Verbindungen pro Stunde von/nach Arth bis nach Walchwil nicht umgesetzt werden kann.

Mittlerweile stören sich immer mehr Personen aus Arth und Walchwil an der geplanten Aufhebung der Buslinie. Am 23. Dezember 2019 hat der Zuger Kantonsrat Peter Rust, Walchwil, ein Postulat eingereicht, welches den Zuger Regierungsrat auffordert, den Bus vom Bahnhof Zug bis Walchwil nicht einzustellen und sich für die Beibehaltung der Busverbindung von Walchwil Richtung Arth-Goldau bei der Schwyzer Regierung stark zu machen. Dieser politische Vorstoss zeigt, dass die Aufhebung der Buslinie von Arth nach Walchwil nicht nur im Kanton Schwyz kritisch hinterfragt wird. Der geplante Abbau der wichtigen Buslinie muss dringend nochmals überdacht werden.

Das führt uns zu folgender Frage:

- 1. Was hält der Regierungsrat davon, dass neben den geplanten vier Verbindungen von/nach Arth eine unabhängige Verbindung von Goldau via Arth nach Walchwil unterhalten wird (Beispielsweise als Weiterführung der Buslinie Zug-Walchwil)?*
- 2. Wie viele Kosten würde die Aufrechterhaltung einer solchen stündlichen Linie mit sich bringen?*
- 3. Würde sich der Kanton Schwyz an den Kosten beteiligen oder müssten die beiden Gemeinden dieses Angebot selbst finanzieren?*

Wir bedanken uns beim Regierungsrat für das Beantworten unserer Fragen. “

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Allgemeines

Am Sonntag, 13. Dezember 2020 findet ein besonderer Fahrplanwechsel im öffentlichen Verkehr statt. Die neue Alpentransversale (NEAT) ist fertiggestellt und auf der Nord-Süd-Achse wird das Bahnangebot zum Halbstundentakt verdichtet. Das NEAT-Angebot schafft optimale Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr.

Der Bahnhof Arth-Goldau wird zur wichtigsten öV-Drehscheibe im inneren Kantonsteil. Im Talkessel Schwyz wird ein neues Buskonzept umgesetzt, damit die ganze Region an die NEAT angeschlossen werden und vom attraktiven Bahnangebot mitprofitieren kann (Talkesselkonzept). Mit dem Talkesselkonzept werden die Buslinien aus Schwyz neu als Durchgangslinien via Arth-Goldau bis nach Arth geführt.

Zwischen Arth, Oberarth und dem Bahnhof Arth-Goldau verkehren neu vier Busverbindungen pro Stunde und Richtung. Zwei Busverbindungen sichern den Anschluss zur NEAT und damit den Halbstundentakt in die ganze Schweiz. Die weiteren zwei Busverbindungen verkehren im Halbstundentakt direkt in den Kantonshauptort Schwyz und weiter in die Ortschaften des Talkessels.

Die Buswendemöglichkeit in Arth sichert der Gemeinde Arth den Viertelstundentakt. Mit der geplanten neuen Buswendeschleife / Bushaltestelle im Bereich «Chäppeli» können die Wohngebiete «Aazopf», «Chäppeli», «Rufibergstrasse» und «Tafelstatt» in Zukunft besser mit dem öV erschlossen werden.

Die Buslinien des Talkesselkonzepts enden in Arth. Eine Verlängerung von Arth bis nach Walchwil ist aus ökonomischen und betrieblichen Gründen nicht möglich.

Das neue Talkesselkonzept bringt der Gemeinde Arth eine deutliche Verbesserung beim öffentlichen Verkehr. Das Reisen mit dem öV wird zur echten Alternative. Nationale, regionale und lokale Reiseziele werden schneller, häufiger und bequemer erreicht. Aus Arth führen alle Reisewege immer via NEAT-Drehscheibe Arth-Goldau.

2.2 Beantwortung der Fragen

1. Was hält der Regierungsrat davon, dass neben den geplanten vier Verbindungen von/nach Arth eine unabhängige Verbindung von Goldau via Arth nach Walchwil unterhalten wird (Beispielsweise als Weiterführung der Buslinie Zug-Walchwil)?

Eine zusätzliche unabhängige stündliche Busverbindung von Goldau via Arth nach Walchwil bzw. umgekehrt ist aufgrund des geringen Potenzials aus ökonomischer und ökologischer Sicht kaum zu rechtfertigen.

Der heute stündliche Bus Arth – Walchwil wird hauptsächlich von Reisenden nach Zug und Zürich benützt.

Die dicht besiedelten Gebiete in Arth, Oberarth und Goldau profitieren ab dem 13. Dezember 2020 von einem deutlich verbesserten öV-Angebot mit vier Verbindungen pro Stunde und Richtung. Dank optimaler Einbindung im NEAT Knoten Arth-Goldau sind die grossen Zentren der Schweiz und insbesondere Zug und Zürich, aber auch Küssnacht, Luzern und die Ostschweiz via

Arth-Goldau halbstündlich erreichbar. Das Reisen via Arth-Goldau wird dank häufigeren und schnelleren Verbindungen zur Selbstverständlichkeit.

Die Fahrzeit von «Arth Dorf» nach Zug via Arth-Goldau dauert mit dem Talkesselkonzept neu 29 Minuten. Heute, mit dem Bus via Walchwil, beträgt die Fahrzeit von «Arth Dorf» nach Zug 38 Minuten.

Das Wohngebiet «Tafelstatt» liegt in rund 350 Meter Fussdistanz zur geplanten neuen Buswendeschleife / Haltestelle «Chäppeli». Es ist damit gut in das attraktive Bussystem des Kantons Schwyz eingebunden.

Das Wohngebiet «Rufibach» liegt in rund 350 Meter Fussdistanz zur Haltestelle «Walchwil St. Adrian». Es ist damit gut in das Bussystem des Kantons Zug eingebunden.

Zwischen «Tafelstatt» und «Rufibach» befindet sich nur sehr schwach besiedeltes Gebiet. Die Anzahl der Ein- und Aussteiger in diesem Bereich ist extrem tief. Es befinden sich keine Bauzonen in diesem Streckenabschnitt, welche ein zukünftiges Nachfragerwachstum erwarten lassen.

Die Aufhebung der Busverbindungen im Streckenabschnitt Arth – Walchwil ist mit dem Amt für Raum und Verkehr des Kantons Zug abgestimmt.

Eine zusätzliche direkte Busverbindung Arth-Goldau – Arth – Walchwil – Zug widerspricht der Stadtbahnidee. Anstatt die kapazitätsstarke S-Bahn zu stärken, würde sie dieser die Nachfrage entziehen.

Auch der Streckenabschnitt zwischen Arth und Bahnhof Arth-Goldau wäre von einer ungeeigneten Nachfragerwirkung betroffen. Eine zusätzliche Busverbindung würde das Talkesselkonzept direkt konkurrenzieren und Einnahmen verlagern. Das Talkesselkonzept würde verteuert.

2. Wie viele Kosten würde die Aufrechterhaltung einer solchen stündlichen Linie mit sich bringen?

Die Betriebskosten für eine zusätzliche Buslinie Goldau – Arth – Walchwil betragen rund 550'000 Franken pro Jahr. Diese Kostenschätzung basiert auf der Annahme, dass die Buslinie täglich im Stundentakt verkehrt und ein zusätzliches Fahrzeug mit Chauffeur eingesetzt werden muss. Nach Rücksprache mit dem Kanton Zug stehen gemäss aktueller Planungen weder in Arth-Goldau noch in Walchwil ein Fahrzeug / Chauffeur zur Verfügung.

3. Würde sich der Kanton Schwyz an den Kosten beteiligen oder müssten die beiden Gemeinden dieses Angebot selbst finanzieren?

Eine zusätzliche Buslinie Goldau – Arth – Walchwil ist durch die direktinteressierten Gemeinden / Dritter zu finanzieren.

Der Kanton Schwyz hat mit dem Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020 – 2023 beschlossen, dass die vorhandenen Mittel fokussiert mit gezielten Massnahmen auf den Hauptlinien mit starker Nachfrage oder entsprechendem Potenzial eingesetzt werden. Das neue Talkesselkonzept konzentriert sich deshalb auf den Hauptkorridor Arth – Oberarth – Goldau.

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz sieht vor, dass jede Gemeinde und ihre Schwerpunkte erfasst werden (GöV SRSZ 781.100 vom 26. November 1987). Das Grundangebot kann nicht so ausgedehnt werden, dass jede Gemeindefraktion und jeder Weiler mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden.

Es steht den Gemeinden / Dritten frei, zusätzliche öV-Erschliessungen (Ortsbusse) eigenständig zu bestellen bzw. zu finanzieren. Bei Einführung des Grundangebots im Jahr 1987 wurde die Kostentragung des öffentlichen Verkehrs bewusst ausgewogen und zwischen Kanton, Bezirken und Gemeinden aufgeteilt. Auch die Bezirke wurden in die Mitfinanzierung des Grundangebots einbezogen. Dies mit der Absicht, dass die Gemeinden finanziell entlastet werden und bei Bedarf den lokalen öffentlichen Verkehr selbständig fördern können.

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

Baudepartement des Kantons Schwyz

Departementsvorsteher

Othmar Reichmuth, Regierungsrat

Zustellung an die Medien: 13. März 2020