

Beschluss Nr. 673/2023

Schwyz, 19. September 2023 / ju

Postulat P 6/23: Alternative Ideen für ÖV und Langsamverkehr in March und Höfe

Beantwortung

1. Wortlaut des Postulats

Am 11. April 2023 haben Kantonsrätin Elsbeth Anderegg Marty und vier Mitunterzeichner folgendes Postulat eingereicht:

«Die Bevölkerungsentwicklung im Raum Ausserschwyz zeigt seit Jahren eine stark überdurchschnittliche Entwicklung, jene der ÖV-Verbindungen geht hingegen in die entgegengesetzte Richtung. Der regionale Verkehr muss zwar vom Kanton bezahlt werden, jedoch hat dieser nur eine beschränkte Mitwirkung beim Bereitstellen des Angebots. Die Regionalverbindungen müssen oft auf die Bedürfnisse der anderen Kantone (Zürich, Graubünden, Glarus) ausgelegt werden. Für Ausserschwyz bleiben unbefriedigende Kompromisse (Fahrlage der S2, Haltepolitik der S25) oder gar nichts mehr (S2 in der Obermarch). Diese Entwicklung des starken Bevölkerungsanstiegs, verbunden mit der gleichzeitigen Reduktion der öV-Qualität, ist im schweizweiten Vergleich einmalig schlecht.

Entwicklungspotenzial für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in den Bezirken March und Höfe ist wenig vorhanden, v.a. auf Grund fehlender Flächen. Diese Situation verlangt nach einer umfassenden, langfristigen Planung mit neuen Ideen. Das Ziel: die stetig wachsende Bevölkerung und ihr Bedürfnis nach Mobilität aufzufangen und ein Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen oder auf den Langsamverkehr attraktiv zu machen und letztlich auch zu erreichen.

Parteiübergreifend fordern wir den Regierungsrat auf, eine umfassende, vertiefte und langfristige Planung anzugehen für die Region Ausserschwyz. Falls dies die Kapazitäten des Amtes übersteigen sollte, ist ein externes Planungsbüro damit zu beauftragen.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme der Idee.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeines

Der Kanton Schwyz ist einer der führenden Wirtschaftskantone und zählt zu den attraktivsten Wohnkantonen der Schweiz. Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur spielt dabei eine wichtige Rolle, denn die Mobilität gilt als Motor von Wirtschaft und Handel und sie bedeutet Freiheit, Selbstverwirklichung und Autonomie für die Gesellschaft. Mobilität trägt zum Wohlstand der modernen Gesellschaft bei.

Seit den 1990er-Jahren hat die mittlere Tagesdistanz pro Person im Kanton Schwyz deutlich zugenommen, was dem schweizweiten Trend entspricht. Die Bevölkerung ist mobiler geworden und gleichzeitig hat sich auch das Verkehrsangebot stark verbessert. Die Schwyzer Bevölkerung liegt mit täglich durchschnittlich zurückgelegten 43 km über dem Schweizer Durchschnitt. In Ausserschwyz ist die durchschnittliche Tagesdistanz mit 47 km bemerkenswert hoch. 65 % der Wege legen die Ausserschwyzler innerhalb des Kantons zurück. 6 % der Wege gehen in die Stadt Zürich und 4 % an das linke Zürichseeufer. Die weiteren 25 % der Wege verteilen sich aufs nähere Umland, insbesondere zu den östlichen Nachbargebieten (See-Gaster und Kanton Glarus) sowie auf die übrige Schweiz (Quelle: Verkehrsverhalten im Kanton Schwyz; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015).

Der weitaus grösste Teil der Verkehrsnachfrage im Kanton Schwyz wird mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bewältigt. Aber auch der öffentliche Verkehr leistet als Massentransportmittel einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Mobilität. Er gehört zum Service Public und bringt Menschen zur Arbeit und zur Schule, aber auch zu den Einkaufs-, Tourismus- und Freizeiteinrichtungen. Der Velo- und Fussverkehr sodann ist besonders gut geeignet zur Überwindung von kurzen Distanzen und dient oft auch als Zubringer zu Bus und Bahn.

Die Verkehrsplanung im Kanton Schwyz orientiert sich an den strategischen Leitlinien des Kantons (Strategien), die zugleich als Grundlage für den kantonalen Richtplan dienen. Die Gesamtverkehrsstrategie 2040 bildet die Basis für die verkehrspolitischen Überlegungen des Kantons. Sie berücksichtigt alle Aspekte des Verkehrs in einer ganzheitlichen Sicht, dient dem Regierungsrat als Leitlinie und ermöglicht den politischen Entscheidungsträgern und ausführenden Stellen, konkrete Massnahmen in der Raum- und Verkehrsplanung an die Hand zu nehmen.

Die Strategie öffentlicher Verkehr 2040 ist Teil der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie 2040. Sie beinhaltet die strategischen Ziele des öffentlichen Verkehrs für den Zeithorizont. Mit dem Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs werden die strategischen Ziele mit konkreten Massnahmen ausgearbeitet und dem Kantonsrat alle vier Jahre zur Genehmigung vorgelegt.

Im Bereich Langsamverkehr trat am 1. Januar 2023 das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz, SR 705) in Kraft, um ein durchgehendes und sicheres Velowegnetz zu schaffen und die Koordination von Massnahmen auf den betroffenen Ebenen weiter zu verbessern. Ein kantonales Gesetz über Velowege befindet sich aktuell im parlamentarischen Prozess und der Kanton Schwyz wird bis Ende 2027 behördenverbindliche Pläne für Velowegnetze des Alltags- und des Freizeitverkehrs erstellen.

Bei der Planung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs sind neben weiteren Akteuren insbesondere der Bund, die Kantone, die Bezirke und die Gemeinden eingebunden. Die Entscheidungskompetenzen und Verantwortlichkeiten sind von Fall zu Fall unterschiedlich geregelt.

2.2 Verkehrsregion Ausserschwyz

2.2.1 Öffentlicher Verkehr

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs spielt eine wesentliche Rolle für die Mobilität und die nachhaltige Entwicklung der Region Ausserschwyz. Ausserschwyz liegt auf der Achse Zürich – Chur und profitiert von seiner Nähe zur Zentrumsregion Zürich. Die SBB-Strecke Zürich – Chur ist jedoch auch die wichtigste Zufahrtsachse vom schweizerischen Mittelland nach Graubünden mit mannigfachen regionalpolitischen und wirtschaftlichen Interessen.

Der Kanton Schwyz verfolgt das Ziel von schnellen Verbindungen auf den Hauptkorridoren zu den ausserkantonalen Zentren und einem attraktiven Angebot mit einer hohen Verfügbarkeit (Taktfrequenz) zwischen den Ortschaften innerhalb der Region Ausserschwyz. Dabei besteht im öffentlichen Verkehr der Zielkonflikt zwischen möglichst kurzen Reisezeiten (keine Halte, direkte Verbindungen) für den einzelnen Kunden und einer möglichst grossen Erschliessung (viele Halte) der Bevölkerung.

Die regionalen Zentren von Ausserschwyz sind aktuell durch regelmässige Bahnverbindungen eng mit Zürich verbunden:

- ab Pfäffikon SZ mit sechs Verbindungen pro Stunde;
- ab Siebnen-Wangen mit vier Verbindungen pro Stunde;
- ab Lachen mit drei Verbindungen pro Stunde.

Ab den Bahnhöfen Schübelbach-Buttikon und Reichenburg ist Zürich derzeit (nur) in einzelnen Randzeiten direkt mit der S2 Zürich HB – Ziegelbrücke, in der Hauptverkehrszeit mit der halbstündlichen S27 Siebnen-Wangen – Ziegelbrücke und einem einmaligen Umsteigen in Siebnen-Wangen erreichbar. Zusätzlich zu den Zugverbindungen besteht ganztägig eine halbstündliche Verbindung mit der Buslinie 521 Reichenburg – Siebnen-Wangen mit Anschluss in Siebnen-Wangen zu den S-Bahnen.

Die Höfner Gemeinde Wollerau ist im Halbstundentakt mit der S-Bahn an Pfäffikon SZ und Rapperswil und über diese Stationen an Zürich angebunden. Zusätzlich verkehrt viermal pro Stunde ein Bus nach Richterswil und halbstündlich (mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit) ein Bus nach Pfäffikon SZ.

Feusisberg ist mit dem Bus halbstündlich mit Pfäffikon SZ und Schindellegi-Feusisberg (Bahnhof) verbunden. Ab Schindellegi besteht jeweils ein Halbstundentakt mit der S-Bahn nach Pfäffikon SZ und Wädenswil, wo Anschluss nach Zürich besteht.

Das öV-Angebot in Ausserschwyz wird kurz- und mittelfristig weiter ausgebaut und verbessert. Bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 werden mit dem neuen Buskonzept für die March zahlreiche Angebotsverbesserungen umgesetzt. Das neue Busangebot bringt häufigere, schnellere, frühere sowie spätere öV-Verbindungen. In Siebnen wird das Busangebot stärker auf den Bahnknoten Siebnen-Wangen ausgerichtet. Der Marchbus verkehrt neu immer via Bahnhof. Damit wird das Busangebot mit dem viertelstündlichen Bahnangebot systematisch verknüpft. Siebnen-Wangen wird als wichtigste öV-Drehscheibe für die ganze Region March zusätzlich gestärkt. Mit einer geänderten Verknüpfung der Buslinien entstehen zudem zahlreiche neue regionale Direktverbindungen.

Im Korridor Siebnen-Wangen – Wangen – Tuggen – Uznach verkehren die Busse tagsüber neu durchgehend im Halbstundentakt und verbinden die Gemeinden Tuggen und Wangen systematisch und halbstündlich mit den Verkehrsdrehscheiben Siebnen-Wangen und Uznach. Nuolen wird neu täglich von Montag bis Sonntag erschlossen.

Zwischen Pfäffikon SZ und Siebnen werden die Busverbindungen ganztags zum durchgehenden Viertelstundentakt ausgebaut und das Gewerbegebiet First in der Region Höfe wird neu halbstündlich an den Bahnknoten Pfäffikon SZ angebunden.

Mit der inzwischen für Dezember 2028 geplanten Inbetriebnahme der Überholgleisanlage in Siebnen-Wangen wird die S2 Zürich – Ziegelbrücke wieder durchgehend und halbstündlich in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg halten.

Mit Blick auf das dargelegte, laufend ausgebaute und breite Angebot teilt der Regierungsrat damit die Haltung der Postulanten, dass die Entwicklung bei den öV-Verbindungen in Ausserschwyz in eine falsche Richtung gehe und an Qualität verliere, klarerweise nicht.

2.2.2 Velo- und Fussverkehr

Velo- und Fusswegnetze für den Alltag erschliessen primär Ziele und Quellen in Agglomerations- und Siedlungsgebieten. Sie dienen vor allem dem Pendlerverkehr für Beruf und Ausbildung sowie dem Einkaufsverkehr.

Velo- und Fusswegnetze für die Freizeit umfassen Wege und Routen, die für Ausflüge am Wochenende und am Feierabend genutzt werden. Bei diesen Wegnetzen steht die Erholungsqualität im Vordergrund.

Die Zuständig- und Verantwortlichkeiten für die Velo- und Fusswegnetze sind föderalistisch geregelt und liegen vielfach nicht beim Kanton. Zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs beteiligt sich der Bund seit 2008 mit dem Programm Agglomerationsverkehr finanziell an bestimmten infrastrukturellen (Verkehrs-)Massnahmen. Von diesen Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, welche mit ihren erarbeiteten und eingereichten Agglomerationsprogrammen die Entwicklung von Verkehr und Siedlung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

Mit der aktuellen fünften Generation des Agglomerationsprogramm Obersee sind mit Ausnahme der Gemeinden Inner- und Vordertal sämtliche Gemeinden der Bezirke Höfe und March am Programm beteiligt. Das Agglomerationsprogramm der fünften Generation fokussiert sich auf:

- Differenzierung und Typologisierung der öffentlich zugänglichen Freiräume;
- Charakterisierung der multimodalen Verkehrsdrehscheiben und Ableitung des Handlungsbedarfs u. a. bezüglich Ausstattung;
- Bereinigung der Schwachstellen und Massnahmenableitung im Velo- und Fussverkehr.

Mehrere Gemeinden bearbeiten gegenwärtig ihre kommunalen Richtpläne. Darin sind verschiedene Velo- und Fusswegverbindungen festgelegt. Eine Koordination und Abstimmung der Pläne und der darin definierten Netze erfolgt im Rahmen der kantonalen Stellungnahmen.

2.2.3 Verkehrsinfrastrukturen

Bei der Planung der Verkehrsangebote ist jeweils auch die entsprechende Infrastruktur zu berücksichtigen. Bereits heute ist ein grosser Teil der Verkehrsinfrastruktur stark ausgelastet und der Raum für deren Ausbau eingeschränkt. Der Kanton verfolgt neben gezielten Projekten für den öffentlichen Verkehr, wie etwa die Busbevorzugung in Pfäffikon SZ, auch anderweitige Infrastrukturmassnahmen zur Entlastung des bestehenden Verkehrsnetzes. So profitiert auch der öffentliche Verkehr, wenn bspw. der bisher durch Ortszentren zirkulierende Transitverkehr dank neuer Autobahnanschlüsse, wie sie derzeit in Wangen Ost und Pfäffikon geplant werden, auf das übergeordnete Strassennetz verlagert wird.

Die Erstellung neuer, alternativer Verkehrswege zieht in der Regel hohe Kosten nach sich und erweist sich nur in Gebieten mit grosser Nachfrage und starkem Verkehrsaufkommen als sinnvoll.

2.3 Haltung des Regierungsrates

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen, der Schwyzer Bevölkerung auch beim öffentlichen Verkehr und beim Velo- und Fussverkehr ein attraktives Angebot und eine gute Infrastruktur anzubieten, wobei diese Zielsetzungen nicht nur kurzfristig, sondern auch langfristig verfolgt werden müssen. Dabei ist sich der Regierungsrat der Komplexität und Bedeutung der Planung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region Ausserschwyz bewusst. Mit der bereits vorliegenden Gesamtverkehrsstrategie 2040 sowie der Strategie öffentlicher Verkehr 2040 vom Mai 2022, welche dem Kantonsrat jeweils zur Kenntnisnahme unterbreitet worden sind, verfügt der Regierungsrat über zwei spezifische, langfristige Planungsinstrumente. Zusätzlich hat der Regierungsrat im Jahr 2022 zusammen mit den Zentralschweizer Kantonen Luzern, Zug, Nidwalden, Obwalden und Uri mit Unterstützung eines externen Planungsbüros umfangreiche Vorarbeiten für einen nächsten Bahnausbau durchgeföhrt. Es wurden Zielvorstellungen und eine Systemanalyse für den öffentlichen Verkehr mit einem Zeithorizont 2040 erarbeitet. Die Ergebnisse sind eine solide Grundlage für eine umfassende, vertiefte und langfristige Planung in der Region Ausserschwyz, eben auch bereits für das Angebotskonzept 2035 und folgende. Hierbei versucht er selbstverständlich, seine Interessen wirkungsvoll zu platzieren, auch wenn er in diesem Prozess teilweise in Konkurrenz zu den Forderungen weiterer Anspruchsgruppen steht.

Mittelfristig erfolgt die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs regelmässig im Rahmen des öV-Grundangebots, wobei grosser Wert auf den Einbezug der Bezirke und Gemeinden, Interessenvertreter und politischen Parteien im Rahmen der Vernehmlassung gelegt wird. Während dieses Prozesses werden alternative Ideen sorgfältig geprüft, ihre Durchführbarkeit abgewogen sowie Vor- und Nachteile eingehend beurteilt. Ideen, die sich als erfolgversprechend erweisen, finden Eingang in die Planungen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird das öV-Angebot in Ausserschwyz deutlich ausgebaut und nochmals spürbar verbessert. Mit der Inbetriebnahme der Überholgleisanlage Sieben-Wangen werden die Gemeinden Schübelbach und Reichenburg voraussichtlich ab 2028 wieder direkt (umsteigefrei) mit Zürich verbunden werden können.

In Bezug auf innovative Lösungsansätze im öffentlichen Verkehr und alternative Transportmittel werden die Entwicklungen aufmerksam beobachtet. Allerdings gilt es zu betonen, dass der Regierungsrat das Augenmerk auf realistische und zweckdienliche Ansätze legt. Neue Ideen wie beispielsweise Seilbahnen oder U-Bahnen müssen im Kontext technischer, finanzieller und rechtlicher Gegebenheiten kritisch beurteilt werden.

Mit den schon mehrfach angesprochenen kantonalen Strategien zum Gesamtverkehr und zum öffentlichen Verkehr liegen bereits entsprechende strategische Gesamtschauen vor. Zum Stand der Umsetzung hat der Regierungsrat dem Kantonsrat erst vor Jahresfrist eine Übersicht vorgelegt, welche zu den verschiedenen Verkehrsträgern auch die jüngeren gesamtverkehrsstrategischen Planungen, Massnahmen und Projekte aufföhrt (RRB Nr. 643/2022). Von einer weiteren strategischen Planung, auch einer spezifischen für die Region Ausserschwyz, sind nach dem Dafürhalten des Regierungsrates keine entscheidenden neuen Erkenntnisse bzw. keine Massnahmenvorschläge zu erwarten, welche mit den erforderlichen Realisierungschancen eine massgebliche Veränderung der Erschliessungssituation herbeizuföhren vermöchten.

Dem Kantonsrat wird daher beantragt, das Postulat nicht erheblich zu erklären.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat nicht erheblich zu erklären.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Baudepartement; Tiefbauamt; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

