



Amt für öffentlichen Verkehr  
z.Hd. Markus Meyer  
Vorsteher  
Postfach 1250  
6431 Schwyz

Luzern, 22. Januar 2015

## **Stellungnahme Pro Bahn zum Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2016 - 2019 im Kanton Schwyz**

Sehr geehrter Herr Meyer

Pro Bahn bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme und hat obigen Bericht zur Vernehmlassung zur Kenntnis genommen. Gerne nehmen wir wie folgt Stellung:

### **Allgemeine Feststellungen:**

In den vergangenen Jahren wurden die öV-Angebote laufend optimiert bzw. ausgebaut. Dies hatte zur Folge, dass die Passagierzahlen zugenommen haben. Mit den Sparszenarien „Moderat“ und vor allem mit dem Sparszenario „Radikal“ wird ein Rückschritt in Kauf genommen, der die öV-Bemühungen der vergangenen Jahre um Jahre zurückwirft. Sparen beim öV ist der falsche Ansatz. Das Sparszenario „Radikal“ lehnen wir kategorisch ab. Pro Bahn nimmt deshalb nur Stellung zum Sparszenario „Moderat“ und fordert:

### **A. Verzicht auf die Einstellung der S31 Arth-Goldau – Biberbrugg zugunsten Busangebot:**

Vehement abgelehnt wird von Pro Bahn die Einstellung der S31 Arth-Goldau - Biberbrugg zugunsten eines parallelen Busangebots zur ausschliesslichen Erschliessung der bedienten Gemeinden (ausser Rothenthurm). Die S31 wird heute bei einer Fahrzeit von 25 Minuten mit zwei Kompositionen bedient, die in Arth-Goldau jeweils 50 Minuten stillstehen. Diese betriebswirtschaftlich extrem aufwändige Betriebsweise ist den Anschlussverhältnissen in Arth-Goldau (Umsteigemöglichkeiten zum/vom ICN/IR Richtung Luzern/Zürich) geschuldet. Zusätzlich verkehren sechs von den ZVB betriebene und äusserst schwach besetzte Buspaare zeitversetzt und mit schlechten Anschlussbeziehungen zwischen Arth-Goldau und Sattel. Die Fahrzeit der Busse beträgt zwischen Arth-Goldau und Sattel 14 Minuten gegenüber 9 Minuten der S31. Im Abendverkehr mutiert der von St. Gallen kommende Voralpenexpress (VAE) in Rapperswil zur S-Bahn und bedient im Kanton Schwyz im integralen Stundentakt sämtliche Halte.

### *Einsparungspotential aus Sicht Pro Bahn:*

Pro Bahn sieht hier deutliches Einsparungspotential, ohne den Bedienungskomfort durch langsamere und wesentlich unkomfortablere Busse einzuschränken:

Nach Eröffnung der NEAT planen die SBB sukzessive den Halbstundentakt ins Tessin. Dies eröffnet neue Anschlussbeziehungen in Arth-Goldau, so dass die Möglichkeit zu erarbeiten sei, die S31 mit nur einer Komposition zu bedienen. Zusätzlich sei zu prüfen, die S31 in Arth-Goldau und/oder Biberbrugg mit bestehenden Linien zu verknüpfen, um einen rationelleren Fahrzeugeinsatz bei gleichem Fahrplanangebot zu erzielen.

Als einzige Alternative zur heutigen S31 sieht Pro Bahn die Option, nach Einführung des Halbstundentakts des VAEs mit einem der beiden Zugpaare sämtliche Stationen zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg zu bedienen.

Begrüssenswert ist die im begleitenden Bericht erwähnte Möglichkeit, in Sattel im Bereich Krone/Dorf eine weitere Haltemöglichkeit für die S31 zu schaffen. Um auf den parallelen Busverkehr zwischen Arth-Goldau und Sattel definitiv verzichten zu können, schlägt Pro Bahn zusätzlich eine Haltekante in Ecce Homo vor sowie die Prüfung einer innovativen Optimierung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Steinerberg, z.B. mittels eines Lifts/Schräglifts.

Der im Behindertengleichstellungsgesetz bis 2023 vorgeschriebene Ausbau der Stationen zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg (bisher lediglich in Rothenthurm erfolgt), kann ohne gravierende Nachteile auch im Falle einer Umstellung der S31 auf Busverkehr nicht unterlassen werden. Wie oben dargelegt, werden im Abendverkehr schon heute sämtliche Stationen zwischen Arth-Goldau von durchgehenden Zügen nach/von St. Gallen mitbedient. Eine Ausweitung des VAEs bis Betriebsschluss würde im nachfrageschwachen Abendverkehr eine höchst aufwändige Parallelbedienung per Bus erfordern. Andererseits führt eine ausschliessliche Busbedienung zwischen Arth-Goldau und Biberbrugg am Abend zu einer deutlichen Vernachlässigung der Verkehrsbeziehungen zwischen Zentralschweiz und Tessin auf der einen und den Schwyzer Bezirken Einsiedeln, March und Höfe auf der anderen Seite, was sich durchaus negativ auf die Standortqualität des gesamten Kantons auswirkt.

### **B. Verzicht auf die Streichung von Zuschüssen an diverse mehrheitlich touristische Angebote:**

Des weiteren ist Pro Bahn entsetzt darüber, dass im Szenario ‚Moderat‘ jeglicher öffentlicher Verkehr im Kanton Schwyz auf das gesetzliche Minimum zurückzufahren sei und touristischer und Freizeitverkehr keinerlei Wertschätzung finden. Die Streichung von Zuschüssen an diverse mehrheitlich touristische Angebote dürfte zur Folge haben, dass ganze Teile des Kantons Schwyz für Nutzer des öffentlichen Verkehrs, aber z.B. auch für Schulklassen, keinerlei Zugänglichkeit erhielten.

Erwähnt seien hier besonders das Bisisthal und das gesamte Gebiet des Ibergereggs oberhalb von Rickenbach mit seiner Vielzahl von gastronomischen Betrieben, deren Wertschöpfung deutlich beeinträchtigt würde. Auch die Anbindung des Dorfes Morschach an den Stoos ist für die innovativen Hotelbetriebe unabdingbar. Zudem wirken sich punktuelle Reduktionen im öffentlichen Verkehr auf die gesamte Reisekette aus und schwächen somit auch andere öffentliche Verkehrsträger.

#### *Kein Verzicht auf Kantonsbeitrag für Schiffsbetriebe Vierwaldstättersee (SGV):*

Bedauerlicherweise zeigt die Vernehmlassung zum Grundangebot des öffentlichen Verkehrs die zu erwartenden Konsequenzen in keiner Weise auf. So dürfte ein Verzicht auf den (freiwilligen) Kantonsbeitrag an die Schiffsbetriebe Vierwaldstättersee (SGV) früher oder später zu einer Ausdünnung des Fahrtenangebots im Schwyzer Bereich (Kehren der von Luzern kommenden Kurse bereits in Beckenried) führen, was die touristische Entwicklung und deren Wertschöpfung vor allem in den Gemeinden Ingenbohl (Brunnen) und Gersau langfristig beeinträchtigen dürfte.

#### *Kein Verzicht auf Kantonsbeitrag für Rigibahnen:*

Geradezu zynisch muss für einen Schwyzer Bürger und Steuerzahler die Begründung des Verzichts auf einen (ebenfalls freiwilligen) Kantonsbeitrag an die Rigibahnen klingen, der diesen u.a. damit begründet, dass die Luzerner Seite schon heute abgeltungsberechtigt ist.

**Zusammenfassung:**

Zusammenfassend sei nochmals erwähnt, dass das Sparszenario „Radikal“ kategorisch sowie das Sparszenario ‚Moderat‘ weitestgehend abgelehnt werden muss. Weder die die inneren und äusseren Kantonsteile verbindende S31 darf eingestellt werden, noch darf es zu einem Kahlschlag bei touristischen Angeboten kommen. Die Wertschätzung der touristischen Bedeutung des Kantons Schwyz und dessen Wertschöpfung werden im Szenario ‚Moderat‘ in deutlicher Weise missachtet.

Besten Dank für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Überlegungen.  
Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Pro Bahn Schweiz**  
Sektion Zentralschweiz

Karin Blättler  
Präsidentin

Frank Zimmermann  
Vorstandsmitglied