

Baudepartement
des Kantons Schwyz
z. Hd. Herrn Regierungsrat
Othmar Reichmuth
6430 Schwyz

Vernehmlassung Strategie öffentlicher Verkehr 2030

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Grundsätzlich sind für die FDP eine strategische Ausrichtung und das Ermitteln des Handlungsbedarfs im ÖV unbestritten. Allerdings erwarten wir für die Verkehrsplanung eine gesamtheitliche Sicht. Alle Verkehrsträger, ÖV, MIV und Langsamverkehr sind aufeinander abzustimmen. Die FDP will ein sich ergänzendes und nicht konkurrenzierendes Gesamtverkehrssystem.

Um private und öffentliche Interessen miteinander in Einklang zu bringen und eine Abstimmung der Verkehrspolitik mit der Raumordnungs- und Standortpolitik zu erreichen, ist der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu ermitteln und sicherzustellen.

Dies braucht es auch um die optimalen Möglichkeiten zusammen mit dem Bund und den Nachbarkantonen zu finden und durchzusetzen, wie in den Vernehmlassungsgrundlagen aufgeführt.

In einer ersten Phase braucht es eine auf Analysen basierende Ermittlung der Situation und den absehbaren Entwicklungen, um die Ziele und Strategien zu definieren. In einer zweiten Phase ist das Gesamtkonzept (bestehend aus verschiedenen, auf einander abgestimmten Teilkonzepten) zu definieren, die in einer dritten Phase umzusetzen sind.

Es braucht aus Sicht der FDP ein transparentes Finanzierungssystem, das auf die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele, nach den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen (Kostendeckungsgrad) und den finanziellen Möglichkeiten des Kantons Schwyz ausgerichtet ist.

Unter Punkt 3, Ausgangslage und Handlungsbedarf sind einige Themen angeschnitten, haben jedoch wenig Aussagekraft zu deren Konsequenzen. Konsequenzen wie z.B. die Auswirkungen der Eröffnung des Gotthardbasis-Tunnels im Jahr 2016 auf den Hauptknoten Arth-Goldau sind nirgends erwähnt. Die NEAT wird massgebende Gewichtung der Wirtschaft im inneren Kantonsteil haben.

Unter Punkt 4.1 sind verschiedene Massnahmen aufgelistet, zum Teil schlüssig und sinnvoll. Jedoch beruhen einzelne Massnahmen auf absolut nicht nachvollziehbaren Grundlagen, zumindest sind im Grundlagenpapier keine aktuellen Erhebungen ersichtlich. Sie gleichen zum Teil eher einem Katalog von Wunschenken:

- In den Bahnkorridoren und den dicht besiedelten Agglomerationen verkehren halbstündliche Bus- und Bahnverbindungen und bei Bedarf auch kürzere Intervalle
- Ausserschwyz und Innerschwyz halbstündlich und schnell miteinander verbunden
- Busbevorzugungsmassnahmen mit Busspuren
- viertelstündliche S-Bahnverbindungen nach Zürich, Flughafen und Rapperswil usw.

In Punkt 5 wird darauf hingewiesen, dass der Bund neu einen Mindestkostendeckungsgrad für abgeltungsberechtigte Linien vorgibt und der Kanton bereits jetzt seine Linien auf deren Wirtschaftlichkeit prüft, nur fehlen hierzu die entscheidenden Parameter in Zahlen.

Ökonomische Grundsätze sollen höhere Gewichtung erhalten. Flächendeckende Angebote rechnen sich nicht. So soll geprüft werden, ob in Randregionen aus Kostengründen vermehrt auf den privaten Verkehr gesetzt werden muss.

In Hinblick knapper Finanzen soll vermehrt nach dem Kredo gehandelt werden, Wünschenswertes von Notwendigem zu trennen.

Sicher ist jedenfalls, dass die FDP der überproportionalen Entwicklung der Abgeltung von 38 Mio. im Jahr 2005 auf 95 Mio. im Jahr 2030 niemals zustimmen wird.

Tarifstrukturen sollen künftig angepasst werden, so dass stärker dem Verursacherprinzip Rechnung getragen wird.

Zusammengefasst stellt die FDP fest, dass in den Vernehmlassungsgrundlagen Ziele als Mindestanforderungen festgelegt werden, die nicht auf fundierten Analysen von gesamtheitlichen Erhebungen der aktuellen Situation, den Entwicklungsfeldern, dem Bedarf und den verschiedenen Möglichkeiten beruhen. Tendenziell wird die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) festgestellt (Busspuren z.L. Fahrspuren etc. gleich Quersubventionierung durch die Strassenrechnung). In Anbetracht der Komplexität wird das Arbeitspapier in dieser Form der Erarbeitung einer ÖV Strategie nicht gerecht, weshalb die FDP auf die Motion M 10/13 verweist, mit der die Motionäre die Regierung einladen, eine strategische Vorlage über die gesamte Verkehrspolitik (Gesamtstrategie) zu erarbeiten.

Der Beurteilung der FDP nach, entspricht die Vernehmlassungsvorlage nicht den Mindestanforderungen an eine Entscheidungsvorlage zur Verkehrspolitik weshalb diese Vorlage zurückgewiesen werden muss. Wir erwarten eine Gesamtverkehrspolitik, die nicht nur von Mitwirkenden im ÖV-Bereich erarbeitet wird.

Die FDP. Die Liberalen Kanton Schwyz bedankt sich, für die Möglichkeit im Vernehmlassungsverfahren Stellung nehmen zu können.

Mit freundlichen Grüssen

FDP. Die Liberalen; Kanton Schwyz