

A_20180404_Entwurf_Grundangebot_2020-
2023_Vorlage_Kantonsrat_zur_Vernehmlassung.docx (2513/WTE/05.04.2018)
Schwyz,

Entwurf Grundangebot / Vernehmlassung

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023 Vernehmlassungsvorlage

1. Übersicht

Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs ist die Ausführungsbestimmung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100). Im Grundangebot werden die Regionalverkehrslinien, die Taktichte jeder Linie (Anzahl Kurspaare), sowie der Finanzrahmen zur jährlichen Defizitdeckung festgelegt. Das Grundangebot im Kanton Schwyz gilt jeweils für vier Jahre. Es liegt in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot zu genehmigen. Das hier behandelte Grundangebot wird erstmals im Jahr 2020 wirksam und gilt bis Ende 2023.

Beim neuen Grundangebot 2020–2023 handelt es sich im Grundsatz um eine Fortschreibung des laufenden Grundangebots 2016–2019. Das bewährte und etablierte öV-Angebot wird ab 2020 weitergeführt. Zusätzlich wird das Grundangebot dem sich laufend verändernden Umfeld und den geänderten Rahmenbedingungen der Schiene und Strasse angepasst.

Aufbauend auf dem kantonalen Richtplan, der Gesamtverkehrsstrategie sowie der Strategie öffentlicher Verkehr schaffen gezielte öV-Massnahmen punktuelle Verbesserungen beim Angebot und bei der Qualität. Die Mittel fliessen dahin, wo der öV sein Potenzial hat und mit einem verbesserten Angebot einen Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage leisten kann. Das neue Grundangebot 2020–2023 beinhaltet im Wesentlichen die nachfolgenden Änderungen:

- Umleitungsfahrplan nach Zug–Zürich während Streckensperrung am Zugersee Ostufer 2020;
- Einführung neues Buskonzept im Talkessel Schwyz mit NEAT-Anschluss ab 2021;
- bessere Vernetzung von Ortschaften und Siedlungsgebieten;
- gezielte Verbesserungen bei Pendlerverbindungen in verkehrlich stark belasteten Korridoren;
- Punktuelle Verbesserungen beim Ausflugsverkehr zur Entlastung der Strasse.

Das öV-Angebot bleibt wirtschaftlich tragbar. Es ist auf die vorhandene Siedlungsstruktur und das damit verbundene Nachfragepotenzial abgestimmt. Im ländlichen Raum bleibt eine bedarfsge-rechte Grunderschliessung sichergestellt. Das Angebot ab 20 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht finanziert. Tagsüber – in den Nebenverkehrszeiten – ist das An-gebot der Nachfrage angepasst.

Im neuen Grundangebot 2020–2023 sind finanzielle Mittel in der Höhe von 32.2 Mio. Franken bis 32.9 Mio. Franken vorgesehen. Mit 32.6 Mio. Franken liegt der mittlere Abgeltungs-Aufwand im neuen Grundangebot 2020–2023 rund 3 Mio. Franken tiefer als der budgetierte Betrag 2019 des auslaufenden Grundangebots 2016–2019 (35.5 Mio. Franken). 60% der Abgeltung werden den Bezirken und Gemeinden weiter verrechnet. Der bereinigte Aufwand für den Kanton beträgt im Budget des neuen Grundangebots 2020–2023 zwischen 12.9 Mio. bis 13.2 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Zuständigkeit

Gemäss § 10 Bst. a des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) liegt es in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot des öf-fentlichen regionalen Verkehrs zu genehmigen. Die Bezirke und Gemeinden hatten im Sinne von § 11 Bst. a GöV die Gelegenheit, in den Monaten Februar 2017 bis April 2017 Begehren zum neuen Grundangebot einzubringen und in den Monaten Mai bis Juli 2018 eine Stellungnahme zum Anhörungsbericht abzugeben.

2.2 Geltungsdauer

Das neue Grundangebot wird erstmals im Jahre 2020 und letztmals 2023 für den Kanton Schwyz budgetwirksam. Der Fahrplanwechsel erfolgt jeweils Mitte Dezember. Die Abgeltungsperiode be-zieht sich auf ein Budgetjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember im selben Jahr.

2.3 Inhalt und Abgrenzungen

Im Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie (Anzahl Kurspaare) sowie der Finanzrahmen zur jährlichen Defizitdeckung festgelegt. Nicht Gegenstand der Beschlussfassung sind Angebote des Ortsverkehrs, des Fernverkehrs sowie Nachtangebote. Ebenfalls nicht Bestandteil im Finanzrahmen der Grundangebotsvorlage sind die Finanzierungen der Bahn- und Strasseninfrastrukturen, obwohl diese indirekt einen Einfluss auf die öV-Angebote haben.

2.4 Grundangebot als Leitplanke für das Bestellverfahren

Alle zwei Jahre findet unter der Führung des Bundes das Bestellverfahren für den öffentlichen regionalen Verkehr statt. Im Rahmen dieses Prozesses werden von den Transportunternehmungen Offerten angefordert. Die Verhandlungen zu den Offerten führt der Kanton Schwyz gemeinsam mit dem Bund und den beteiligten Nachbarkantonen. Im Rahmen des Bestellverfahrens werden die Anteile des Bundes und der Nachbarkantone definitiv vereinbart. Die Bestellprozesse für das neue Grundangebot werden im Jahr 2019 für die Fahrplanjahre 2020–2021 und im Jahr 2021 für die Fahrplanjahre 2022–2023 durchgeführt werden.

Im Prozess des Bestellverfahrens orientiert sich der Kanton Schwyz am Grundangebot. Das Grundangebot gibt das Mengengerüst (Taktsystem) auf einer Strecke des öffentlichen regionalen

Verkehrs vor. Innerhalb dieser Bandbreite hat sich das Angebot zu bewegen. Beim Bestellverfahren ist ebenfalls der durch das Grundangebot vorgegebene Budgetrahmen einzuhalten.

3. Kriterien zur Bestimmung des Angebots und des Verfahrens

Beim neuen Grundangebot 2020–2023 handelt es sich im Grundsatz um eine Fortschreibung des laufenden Grundangebots 2016–2019. Das bewährte und etablierte öV-Angebot wird ab 2020 weitergeführt. Die rechtlichen und planerischen Kriterien betreffend Aufnahme von öV-Angeboten ins Grundangebot werden übernommen. Der bestehende Linienraster wird weitergeführt.

Im Kanton Schwyz bestehen verschiedene Planungsgrundlagen zur Verkehrspolitik. Dazu zählen beispielsweise der Kantonale Richtplan, die Strategie öffentlicher Verkehr, das Strassenbauprogramm sowie das Radroutenkonzept. Der öffentliche Verkehr ist Teil des Gesamtsystems Verkehr. Mit der im Jahr 2017 verabschiedeten neuen Gesamtverkehrsstrategie besteht zudem erstmals eine zusätzliche Planungsgrundlage, welche sämtliche Aspekte des Verkehrs in einer ganzheitlichen Sicht berücksichtigt.

Die Kriterien zur Aufnahme von Linien ins Grundangebot sind nachstehend noch einmal aufgeführt.

3.1 Rechtliche Vorgaben

3.1.1 Rechtsgrundlage des Bundes

Im Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz PBG, SR 745.1) und in der Verordnung über die Abgeltung des Regionalverkehrs vom 11. November 2009 (ARPV, 745.16) sind folgende Kriterien für Abgeltungen des Bundes an den öffentlichen Regionalverkehr vorgegeben:

- Regionalverkehr als der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften sowie der Personenverkehr mit benachbarten Regionen. Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete mit ganzjährig mindestens 100 Einwohnern oder Talschaften im Berggebiet. Vorausgesetzt ist eine Erschliessungsfunktion, worunter die Verbindung von Ortschaften an beiden Linienendpunkten verstanden wird oder die Verbindung von Ortschaften mit einem Verknüpfungspunkt zu einem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs;
- Ausschluss von Angeboten ohne Erschliessungsfunktion (Ausflugsverkehr);
- Ausschluss von Ortsverkehr.

3.1.2 Kantonale Rechtsgrundlage

Die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs stützt sich auf das GöV. Der Kanton richtet Beiträge an die Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Deckung von Betriebsfehlbeträgen von Transportunternehmungen des regionalen öffentlichen Verkehrs und an anrechenbare Kosten von Verkehrs- und Tarifverbänden aus (§ 8 GöV). Die Minimalerschliessung aller Gemeinden ist, gestützt auf § 2 GöV, mit Rücksicht auf die Dichte der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze zu gewährleisten. Der Kanton, die Bezirke und Gemeinden tragen gemeinsam die Kosten der Förderungsmassnahmen für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs (§ 3 GöV). Für alle im Grundangebot enthaltenen Linien wird ein ausreichender Grad an Eigenwirtschaftlichkeit verlangt (§ 10 Bst. a GöV).

3.1.3 Übereinstimmung von kantonalem Recht und Bundesrecht

Ausgeschlossen von der Abgeltung sind sowohl nach kantonalem Recht wie nach Bundesrecht der Ausflugsverkehr (Angebot ohne Erschliessungsfunktion). Ebenso ist die Übereinstimmung im Einbezug des Regionalverkehrs als übergeordneter Verkehr gegeben. Linien, die vom Bund mitfinanziert werden, sind Gegenstand des Grundangebots.

Für die Erschliessung einer Ortschaft mit dem regionalen Verkehr verlangt die Bundesgesetzgebung 100 ständige Einwohner. Der Kantonsrat hat diese Limite im Jahre 2009 im Kanton Schwyz ebenfalls von 300 auf 100 Personen gesenkt. Diesbezüglich stimmt das Grundangebot nun mit den Anforderungen des Bundes überein.

3.1.4 Differenzen zwischen Anforderungen des Bundes und des Kantons

Das kantonale Recht kann in gewissen Punkten weiter gefasst werden als nach Abgeltungsberechtigung des Bundes. Dies betrifft folgende Punkte:

- Die Mindesterschliessung jeder Gemeinde (§ 2 GöV), unabhängig von den Bundesanforderungen;
- die Feinerschliessung der Ortschaften. Der Bund schliesst diese Erschliessung als Ortsverkehr aus. Nach § 2 GöV ist die Ausrichtung auf die Dichte von Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätzen vorgeschrieben, was eine feinere Erschliessung der Ortschaften zulässt;
- die Mehrfachbedienung wird vom Bund nur bei besonderer Wichtigkeit und Nachfrage anerkannt. Kantonal ist dabei auf eine ausreichende Eigenwirtschaftlichkeit der Linie zu achten. Das Kriterium der Erschliessungsfunktion muss ebenfalls erfüllt sein;
- nicht ganzjährig bediente Linien sind von der Abgeltung durch den Bund ebenfalls ausgeschlossen. Nach kantonalen Gesetzgebung muss eine Linie dagegen nicht ganzjährig bedient sein, um ins Grundangebot aufgenommen werden zu können.

3.1.5 Ausschluss aus dem Grundangebot

Aufgrund der erwähnten Kriterien können Linien und Angebote definiert werden, die explizit nicht Teil des kantonalen öffentlichen Grundangebots bilden und die alleine durch Dritte zu finanzieren sind:

- Ausflugsverkehr; Angebote und Linien ohne Erschliessungsfunktion;
- Lokalverkehr nach kantonalen Umschreibung; Linien, die speziell der Quartiererschliessung dienen und deren Haltestellen in einem nahen Umkreis von Linien des Grundangebots liegen;
- Erschliessung von Siedlungsgebieten mit weniger als 100 ständigen Einwohnern;
- Angebote, die nur dem Schülertransport dienen;
- Angebote, die das Grundangebot übersteigen;
- Nachtangebote.

3.2 Festlegung des Angebotsumfangs

Die kantonalen Rechtsgrundlagen äussern sich nicht über die konkrete Anzahl der Kurspaare. Gestützt auf § 10 Bst. a GöV wird aber eine genügende Eigenwirtschaftlichkeit gefordert. Der Angebotsumfang in der Bundesgesetzgebung richtet sich in erster Linie nach der Nachfrage (Art. 30 PBG und Art. 7 ARPV).

Gemäss Art. 7 ARPV gelten folgende Regelungen:

- Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen befördert, wird der Stundentakt (18 Kurspaare) angeboten;

- der Stundentakt kann weiter verdichtet werden, falls dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist oder wenn es die Ziele der Raumordnung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche zusätzliche Marktpotenziale erschliessen lassen;
- werden auf dem schwächst belasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so ist eine Mindesterschliessung von vier Kurspaaren sichergestellt;
- Abweichungen können dann vorgenommen werden, wenn betriebliche Rahmenbedingungen und die Kostensituation der Linie dies rechtfertigen.

Damit das Grundangebot als Planungs- und Führungsinstrument dienen kann, wird das Mengengerüst möglichst flexibel gestaltet. Um das Mengengerüst des zukünftigen Angebots zu beschreiben, wird der Leistungsumfang deshalb im Taktsystem festgelegt. Diese Systematik ist bei den meisten Angebotskonzepten im öffentlichen Verkehr üblich. Folgender Raster kommt beim neuen Grundangebot zur Anwendung:

- Viertelstundentakt: Die mengenmässige Richtgrösse liegt über 36 Kurspaare pro Tag;
- Halbstundentakt: Die mengenmässige Richtgrösse liegt zwischen 26-36 Kurspaaren pro Tag;
- Stundentakt: Die mengenmässige Richtgrösse liegt zwischen 12-25 Kurspaaren pro Tag;
- Mindestangebot: Liegt das mengenmässige Angebot unter dem Stundentakt, legt das Grundangebot eine Bandbreite von Kurspaaren pro Tag fest.

Die Detailplanung erfolgt im Rahmen des zweijährlichen Bestellverfahrens. Die genaue Anzahl der Kurspaare richtet sich nach der Nachfrage und den effektiven Kosten auf der entsprechenden Linie. Taktlücken können während nachfrageschwächeren Tageszeiten eingefügt werden. Weitergehende Verdichtungen des Angebots sind ebenso möglich, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen und die Kostensituation einer Linie dies rechtfertigen und auch die entsprechende Nachfrage vorhanden ist.

3.3 Untergeordnete Anpassungen des Grundangebots

Unabhängig von den Entwicklungsfeldern (dazu Ziffer 11) muss es aber möglich sein, das auf vier Jahre ausgelegte Grundangebot neuen Erkenntnissen und Bedürfnissen anzupassen. Solche Anpassungen und Optimierungen können beispielsweise in folgenden Fällen sinnvoll sein:

- Verlängerung von bestehenden Linien, wenn damit ein grösseres Marktpotenzial erschlossen werden kann und Stillstandzeiten der Fahrzeuge abgebaut werden können;
- Verlegung von Fahrtrouten, um auf diese Weise ein grösseres Marktpotenzial erschliessen zu können;
- Verdichtung des Angebots, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen und die Kostensituation einer Linie dies rechtfertigen (Art. 7 Abs. 5 ARPV).

Anpassungen im erwähnten Sinne können in engen Grenzen auch eine Angebotsausweitung zur Folge haben. Der Regierungsrat erachtet sich für derartige, untergeordnete Änderungen des Grundangebots als kompetent, wenn sie sich innerhalb des Mengengerüsts und des Finanzrahmens bewegen, die der Kantonsrat mit der Genehmigung des Grundangebots vorgibt. Weitergehende Änderungen des Grundangebots, namentlich erhebliche Leistungsausweitungen und die Aufnahme neuer Linien, sind dagegen dem Kantonsrat zur Genehmigung zu beantragen.

4. Entwicklung Regionalverkehrs 2013–2016

Die Entwicklung und der Erfolg des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz wurden anhand der Fahrplanjahre 2013–2016 analysiert. Als Datengrundlage dienten die Ist-Werte aus den Jahresabrechnungen der Transportunternehmen.

4.1 Finanzielle Entwicklung

Aus finanzieller Sicht ist der regionale öffentliche Verkehr im Kanton Schwyz effizienter geworden. Der Abgeltungsaufwand für die öV-Angebote ist zwischen 2013 und 2016 rückläufig. Der Kostendeckungsgrad über alle öV-Linien konnte um 2.6% gesteigert werden. Der öV leistete einen Beitrag zur Entlastung der angespannten Kantonsfinanzen. Neue Angebotskonzepte in Ausserschwyz haben ab 2014 den Effizienzerfolg etwas gebremst und führten zu höheren Betriebskosten in den Räumen March/Höfe und Einsiedeln. Die Angebots-Anpassungen waren nötig, um die Qualität der Reiseverbindungen im Zusammenhang mit geänderten Zugfahrlagen der Züricher S-Bahnen zu sichern.

4.2 Entwicklung der Nachfrage

Aus Sicht der Nachfrage ist die Entwicklung beim Busangebot in der Region March/Höfe und den Linien mit einem hohen Anteil an Ausflugs- und Tourismusverkehr positiv. Das 2014 eingeführte Buskonzept March/Höfe mit regelmässigen und direkten Verbindungen führte zu einem starken Nachfragewachstum. Es kompensiert die Nachfragerückgänge bei den anderen Verkehrsregionen. Insgesamt resultiert im Kanton Schwyz ein Nachfragewachstum von 2.5% über alle Verkehrsregionen. Bei den Bahnangeboten führen weniger attraktive Verbindungen in Ausserschwyz (obere March) und unpünktliche Züge in Innerschwyz zu einem Nachfragerückgang. In der Verkehrsregion Bus Innerschwyz/Küssnacht ist der Nachfragerückgang durch Angebotsabbauten sowie die teilweise unsicheren Anschlussverbindungen Bahn-Bus wegen Streckensperrungen begründet (Bautätigkeit entlang Gotthard-Achse).

5. Analyse aktuelles Grundangebot 2016–2019

Der Kantonsrat hat im März 2015 das laufende Grundangebot 2016–2019 genehmigt. Die grundlegenden und etablierten öV-Angebote aus der vorangehenden Grundangebotsperiode 2012–2015 wurden übernommen. Der Kanton hat sich mit dem laufenden Grundangebot 2016–2019 aus der Mitfinanzierung von fünf öV-Angeboten des öffentlichen Verkehrs zurückgezogen. Im Zusammenhang mit der Entlastung der angespannten Kantonsfinanzen wurde ab 2016 das Angebot reduziert und das „Sparszenario Moderat“ umgesetzt.

5.1 Bahnerschliessung Obere March

Die wirtschaftliche Betrachtung des öV-Angebots und ein verantwortungsvoller Umgang mit den Ressourcen ist eine Daueraufgabe. Mit dem Fahrplan 2018 musste das Schienenangebot der S27 Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke reduziert werden. Ein massiver Kostensprung ohne Mehrwert hätte das Kosten-/Nutzen-Verhältnis dieser Bahnlinie ohne Massnahmen aus dem Lot gebracht. Erschwerend hinzu kam der Entscheid des Kantons Glarus, sich kurzfristig aus der Mitfinanzierung der Bahnangebote der S27 Ziegelbrücke–Siebnen-Wangen und der S2 Ziegelbrücke–Zürich zurückzuziehen. Das Bahnangebot in der oberen March bleibt ein Dauerthema. Eine Verbesserung ist das dringliche Ziel. Dazu müssen jedoch zuerst neue Bahninfrastrukturen gebaut werden (Überholgleisanlage Siebnen-Wangen).

5.2 Verschiebung Sperre Zugersee Ost

In Innerschwyz herrscht weiterhin Planungs-Unsicherheit im Zusammenhang mit der vorgesehenen Streckensperrung am Zugersee Ostufer (1 1/2 Jahre). Ursprünglich für 2017 geplant, mussten die Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten der Bahnstrecke zwischen Arth-Goldau und Zug mehrfach verschoben werden. Ursache dafür ist ein hängiger Gerichtsentscheid zu einer Ein-

sprache gegen das Baugesuch der SBB. Die vorgesehene Weiterentwicklung des öV-Angebots im Talkessel Schwyz (Talkesselkonzept) bleibt blockiert und konnte vorerst nicht umgesetzt werden.

5.3 Inbetriebnahme Gotthard-Basistunnel

Mit dem Fahrplan 2017 wurde auf der der Nord-Süd Achse der 57 km lange Gotthard-Basistunnel (GBT) in Betrieb genommen. Dadurch verkürzten sich die Reisezeiten aus dem Talkessel Schwyz, Küsnacht und Rothenthurm nach Bellinzona, Locarno und Lugano um 30 bis 40 Minuten. Milano ist am Morgen neu bereits um 9.35 Uhr erreichbar. Arth-Goldau ist der zentrale Neat-Knotenbahnhof. Auch für Reisende ab Schwyz und Brunnen führt der schnellste Weg in die Tessiner Städte via Arth-Goldau. Für Reisen an Ziele der Gotthard-Bergstrecke ist seither ein zusätzlicher Umstieg in Erstfeld nötig. Ambri-Piotta, Lavorgo und Castione-Arbedo wurden zu neuen Halteorten des stündlichen Regio-Express Erstfeld–Bellinzona. Die Pünktlichkeit auf der Nord-Süd-Achse hat sich mit der Eröffnung des GBT markant verbessert. Davon profitieren auch die S-Bahn-Verkehre in Innerschwyz. Die Anschlusssicherheit zum nachgelagerten Busnetz konnte merklich verbessert werden.

5.4 Zuverlässige Reiseverbindungen

Die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit der öV-Angebote bleibt im ganzen Kantonsgebiet eine grosse Herausforderung. Zuverlässige Reiseverbindungen sind eine Grundvoraussetzung, dass der öffentliche Verkehr benutzt wird. Aufgrund der reduzierten Taktdichten der öV-Angebote im Kanton Schwyz müssen die Anschlüsse zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu allen Verkehrszeiten stabil funktionieren. Der zunehmende Verkehr führt vor allem in urbanen Räumen zu den Spitzenzeiten zu Verspätungen bei den Bussen. Auch im Bahnbereich führen Kapazitätsengpässe zu Verspätungen. Eine grosse Komplexität für funktionierende Transportketten stellen zudem die Einschränkungen im Zusammenhang mit Bauarbeiten auf der Strasse und der Schiene dar.

5.5 Zurückgestellte Entwicklungsfelder

Im laufenden Grundangebot 2016–2019 sind verschiedene Entwicklungsfelder definiert. Vor allem die unklare Situation im Zusammenhang mit der vorgesehenen Streckensperre am Zugersee Ostufer führt zu Verzögerungen bei diversen Handlungsfeldern. Die Planungsunsicherheit überträgt sich auf die Projekte. Sie sind blockiert und mussten teilweise zurückgestellt werden.

6. Abgeltungsentwicklung 2013–2019

Der Aufwand im öffentlichen Verkehr wird als Abgeltung bezeichnet. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Beiträge Dritter). Der Abgeltungsaufwand für das öV-Angebot im Kanton Schwyz ist im Vergleich der Fahrplanjahre 2013 mit 2019 um 4.1% gesunken (-1.16 Mio. Franken). Die vom Kantonsrat im März 2015 genehmigten Mittel für das laufende Grundangebot 2016–2019 werden nicht ausgeschöpft. Die Abweichung der effektiv benötigten Mittel zu den Budgetwerten ist relativ gross. Der finanzielle Erfolg im laufenden Grundangebot hat mehrere Gründe:

- Der Bund beteiligt sich stärker am öV-Angebot im Kanton Schwyz. Er hat die Kantonsquote (jährlich mitfinanzierte maximale Abgeltungssumme) gegenüber der Planannahme erhöht;
- der Kanton hat sich ab 2016 aus der Mitfinanzierung einzelner öV-Linien zurückgezogen (Umsetzung Sparszenario im Grundangebot 2016–2019);
- die Transportunternehmungen haben ihre Kosten optimiert und Effizienzsteigerungen umgesetzt;

- das öV-Angebot wurde nicht weiter entwickelt. Geplante Investitionen in das öV-Angebot sind zurückgestellt. In Einzelfällen wurde das Angebot reduziert (z.B. March-Shuttle S27 ab Fahrplan 2018);
- im Grundangebot sind für die Fahrplanjahre 2018 und 2019 finanzielle Mittel für die Weiterentwicklung des Angebots eingestellt (Entwicklungsfelder). Aufgrund fehlender Umsetzungsreife bzw. Verzögerungen bei Bauprojekten (Sperrung Zugersee Ost), sind diese zurückgestellt. Die im Grundangebot reservierten finanziellen Mittel werden erst im neuen Grundangebot 2020–2023 benötigt.

7. Einbezug Bezirke und Gemeinden

Von Anfang Februar 2017 bis Ende April 2017 wurden die Bezirke und Gemeinden im Kanton Schwyz zur Mitwirkung beim Grundangebot 2020–2023 eingeladen. Mittels Fragebogen konnten sich die Behörden zu Erschliessungsfragen in ihrer Kommune äussern. 26 der 33 Bezirke und Gemeinden haben eine Rückmeldung gemacht (Rücklaufquote 79%).

Die Wahrnehmung der Bezirke und Gemeinden hinsichtlich der wichtigen Verbindungen deckt sich grösstenteils mit den Ergebnissen der Studie zur Quantifizierung der Personennachfrage im Kanton Schwyz (Markt und Situationsanalyse vom 19. Oktober 2015).

Bei den bedeutungsvollen Verbindungen werden unterschiedliche Ziele genannt. Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass für die Gemeinden praktisch alle Verkehrsverbindungen wichtig sind. Bei den Zielorten ausserhalb der Region wird über den ganzen Kanton primär Zürich genannt. Bei den Innerschwyzern Bezirken und Gemeinden sind zudem fast einstimmig auch die Verkehrsbeziehungen mit Zug und Luzern als sehr bedeutend angemeldet worden. In Ausserschwyz wird neben Zürich auch Rapperswil sehr oft als zentrales Ziel ausserhalb der Region genannt.

Bei den wichtigsten regionalen Zielen sind die Verkehrsbeziehungen mit Freienbach und Schwyz am meisten genannt, gefolgt von Lachen, Arth-Goldau, Einsiedeln und Siebnen. Insgesamt ist feststellbar, dass jeweils auch die öV-Anbindung mit der/den Nachbargemeinde(n) als sehr bedeutend eingestuft wird.

Bei der Nennung der ungenügend erreichbaren Zielen zeigt sich regional eine grosse Streuung. Von mehreren Gemeinden wird die Verbindung Ausserschwyz – Innerschwyz als ungenügend betrachtet. Hier stehen als genannte Ziele vor allem das Zentrum Schwyz, Arth-Goldau und Pfäffikon SZ hervor. Beide Ziele werden aus allen Regionen des Kantons mehrfach als zu wenig gut erreichbar eingestuft. In Ausserschwyz und der Region Mitte werden die Verbindungen an das linke Zürichsee-Ufer (z.B. Zürich Enge) und nach Rapperswil als ungenügend bewertet.

Bei der Identifikation von öV-Potenzialen wird der Wunsch nach direkten und schnellen Bahn- und Busverbindungen sehr oft genannt. Umsteigeverbindungen sind in der Wahrnehmung der Gemeinden wenig attraktiv und werden als ein Hindernis für die Benützung des öV angesehen. Bei Umsteigeverbindungen sollen die Anschlüsse sicher funktionieren. Gleichzeitig werden Umsteigeverbindungen von 10 Minuten als nicht mehr attraktiv eingestuft.

Aus Sicht einiger Gemeinden sollte das Angebot am Abend und in der Nacht verbessert werden.

8. Übergeordnete Rahmenbedingungen 2020–2023

8.1 Rahmenbedingungen Schiene

Die Bahninfrastrukturen bestimmen die Bahnfahrpläne der Reise- und der Güterzüge. Die Bahnfahrpläne der Fernverkehrszüge und der S-Bahnen bilden das Fundament des öV-Angebots im Kanton Schwyz. Bahn und Bus sind ein zusammenhängendes System. Von guten Bahnverbindungen profitieren nicht nur die Ortschaften mit einem eigenen Bahnhof sondern auch Gemeinden, die mit dem Bus an die Bahnlinien angebunden sind. Das Busangebot ist mit dem Bahnangebot verknüpft. Die Fahrzeiten der Busse sind auf die An- und Abfahrtszeiten der Bahn abgestimmt. Innerhalb der neuen Grundangebotsperiode 2020–2023 verändert sich vor allem im Raum Innerschwyz die Fahrplanstruktur der Bahn. Die nachfolgende Tabelle schafft einen Überblick über die wichtigsten Veränderungen im Kanton Schwyz.

Korridor	Zeithorizont	Grundlegende Änderungen der Bahnfahrpläne	Bemerkungen
Zürich–Chur	2020–2023	Keine	Für eine Angebotsveränderung braucht es zuerst einen Ausbau der Bahninfrastruktur (Überholgleis Siebnen-Wangen).
Einsiedeln–Wädenswil	2020–2023	Keine	Für eine Angebotsveränderung braucht es zuerst einen Ausbau der Bahninfrastruktur (Doppelspur Schindellegi).
Rapperswil–Arth-Goldau/Einsiedeln	2020–2023	Keine	Mit einer Änderung bei der Liniendurchbindung S31/S40 im Bahnknoten Biberbrugg wird die Verbindung Ausserschwyz-Innerschwyz ab 2021 gestärkt. Mit dem behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs Sattel-Ägeri erfolgt die Verschiebung der Bahn-Haltestelle zur „Krone“. Dies ermöglicht es, das Bahn- und Busangebot zu verknüpfen.
Zürich–Zug–Arth-Goldau–Gotthard–Tessin	2020	Sperre Zugersee Ostufer	Geänderte Bahnfahrpläne mit Umleitungsfahrplan via Immensee–Rotkreuz.
Zürich–Zug–Arth-Goldau–Gotthard–Tessin	2021	Inbetriebnahme Ceneri Basistunnel. NEAT-Vollbetrieb	Integraler Halbstundentakt beim Fernverkehr (EC, IC) geänderte Zugfahrpläne S2 Baar Lindenberg–Zug–Arth-Goldau–Erstfeld.
Zürich–Zug/Luzern–Arth-Goldau–Gotthard–Tessin	2021	Kooperation SBB-SOB beim Fernverkehr	Wiedereinführung Interregio-Direktverbindungen Zürich/Luzern–Tessin via Gotthard Bergstrecke.
Zürich–Zug/Luzern–Arth-Goldau–Gotthard–Tessin	2021	Trassierung der HVZ-Züge (Verstärkungszüge zur Hauptverkehrszeit)	Die Trassierung der Hauptverkehrszeit-Züge S3 (Brunnen–Luzern und S32 (Arth-Goldau–Rotkreuz) sind aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlagen im Netznutzungskonzept bzw. Netznutzungsplan des Bundes nicht

8.2 Rahmenbedingungen Strasse

Strasseninfrastrukturen sind im Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz nicht Bestandteil der Beschlussfassung. Die verfügbaren Strasseninfrastrukturen bilden jedoch eine bedeutende Rahmenbedingung bei der Gestaltung des Busangebots. Die Buslinien vernetzen unsere Regionen untereinander. Sie verknüpfen Haltepunkte von Bus und Bahn, erschliessen Bezirke und Gemeinden mit ihren Wohngebieten. Sie befördern Arbeitnehmer, Schüler und Ausflugsreisende. Die Busse sind Bestandteil des öV-Gesamtsystems. Sie bewältigen die Mobilitätsnachfrage von Reisenden mit ganz unterschiedlichen Zielen. Die Bündelung (Sammlung) von Reisenden führt letztendlich zu einer Entlastung im ganzen Strassenraum. Damit das Bussystem effizient betrieben werden kann, braucht es Bushaltestellen für den Ein- und Ausstieg, Busbahnhöfe in Verkehrsknoten für den Umstieg sowie Buswendeschlaufen an Linienenden bzw. -abschnitten.

In den nächsten Jahren ist weiterhin eine grosse Dynamik bei der Anpassung von Infrastrukturen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu erwarten. Mit dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG, SR 151.3) wird die autonome Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Beeinträchtigungen angestrebt. Das Gesetz verlangt, dass der öffentliche Verkehr bis Ende 2023 von Menschen mit Beeinträchtigungen autonom (ohne Hilfestellungen) benutzt werden kann. Von einem hindernisfreien öffentlichen Verkehr profitieren nicht nur behinderte Reisende. Die Anzahl Menschen über 65 Jahre wird sich im Kanton Schwyz in den nächsten 30 Jahren mehr als verdoppeln. Mit einem hindernisfreien öffentlichen Verkehr können Seniorinnen und Senioren mit altersbedingten Einschränkungen aber auch Personen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen den öffentlichen Verkehr autonom und ohne Hilfestellung nutzen. Damit man ohne Hilfestellung in einen Bus ein- oder aussteigen kann, ist die Höhe der Bushaltekante und die Fläche des Wartebereichs entscheidend. Die Umsetzung von behindertengerechten Bushaltestellen steht im Spannungsfeld der Ansprüche von Behinderten, der Verkehrssicherheit sowie der technischen Machbarkeit. Der vorhandene Platz ist begrenzt. Die Busse teilen sich den Strassenraum mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr.

Nebst dem Behindertengleichstellungsgesetz beeinflussen auch Veränderungen des Strassenraums oder Veränderungen bei der Buslinienführung den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Nachfolgend findet sich ein kurzer Überblick zu einigen Projekten, welche das öV-Angebot im Busbereich in der Periode 2020–2023 beeinflussen werden:

- Umsetzung behindertengerechter Bushaltestellen;
- Umbau Busbahnhöfe Arth-Goldau, Schwyz Post, Schwyz SBB, Einsiedeln, Pfäffikon SZ, Brunnen;
- Realisierung neuer Bushaltestellen und Wendeschlaufen bei Linienverlängerungen (z.B. Steinen–Arth-Goldau);
- Fortbestand Willerzeller-Viadukt nicht klar.

9. Stossrichtungen im neuen Grundangebot 2020–2023

- Die etablierten und bewährten öV-Angebote des laufenden Grundangebots 2016–2019 werden übernommen.
- Der öV berücksichtigt die grosse Dynamik im Umfeld der Mobilität und passt sich veränderten Rahmenbedingungen auf der Schiene und der Strasse an.

- Der öV leistet einen Beitrag zur Bewältigung des Gesamtverkehrs. Mit gezielten Massnahmen wird das Angebot dort verbessert, wo ein entsprechendes Nachfragepotenzial bereits vorhanden oder zu erwarten ist. Die Anpassungen stützen sich auf die Erkenntnisse der neuen Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Schwyz.
- Der öV garantiert zuverlässige regionale, überregionale und nationale Reiseverbindungen mit angemessenen Reisezeiten. Eine gute Vernetzung mit attraktiven Umsteigeknoten schafft Anreize, den öffentlichen Verkehr zu benützen. Die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus funktionieren stabil.
- Das öV-Angebot bleibt wirtschaftlich tragbar. Es ist auf die vorhandene Siedlungsstruktur und das damit verbundene Nachfragepotenzial abgestimmt. Im ländlichen Raum bleibt eine bedarfsgerechte Grunderschliessung sichergestellt. Das Angebot ab 20 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht bestellt. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten ist das Angebot der Nachfrage angepasst.

10. Das Grundangebot im Überblick

10.1 Verkehrsregion March

Damit das Bahnangebot in der Oberen March verbessert werden kann, braucht es den Bau einer Überholgleisanlage am Bahnhof Siebnen-Wangen. Der Bund steht kurz davor, den Entscheid zum Infrastrukturausbau Siebnen-Wangen zu fällen. Dieser Entscheid setzt den Rahmen für das zukünftige Betriebskonzept der Zürcher S-Bahn und damit auch für den langfristigen Erhalt der Bahnerschliessung von Schübelbach-Buttikon und Reichenburg. Der Kanton Schwyz, der Bezirk March und sämtliche neun Gemeinden in der March fordern beim Bund den Bau des Überholgleis Siebnen-Wangen.

Die Projektierung, Plangenehmigung und Realisierung der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen wird mehrere Jahre dauern. Mit einer Inbetriebnahme darf innerhalb der Grundangebotsperiode 2024–2027 gerechnet werden. Bis dahin soll die Bahnerschliessung für Schübelbach-Buttikon und Reichenburg mit der S27 (March-Shuttle) als Übergangsangebot sichergestellt bleiben.

Mit dem Entwicklungsfeld „Pendlerverbindung nach Rapperswil“ soll die Erreichbarkeit von Rapperswil um 7.00 Uhr und 8.00 Uhr aus Richtung March gestärkt werden.

Ab 2021 werden die Verbindungen in den Kantonshauptort Schwyz und zum NEAT-Knoten Arth-Goldau verbessert.

10.2 Verkehrsregion Höfe

Im Bezirk Höfe herrscht seit Jahren eine grosse Dynamik, die Siedlungsentwicklung ist überdurchschnittlich. In den Spitzenzeiten stösst das örtliche und regionale Verkehrsaufkommen auf der Strasse an seine Kapazitätsgrenzen. Die topografisch anspruchsvolle und disperse Siedlungsstruktur bringt es mit sich, dass viele mit dem Bus erschlossene Gebiete nicht optimal miteinander vernetzt sind.

Der öffentliche Verkehr soll in Zukunft einen Anteil des erwarteten Verkehrswachstums übernehmen und damit zur Vermeidung von Engpässen im Strassenverkehr beitragen. Für eine verbesserte öV-Erschliessung im Bezirk Höfe braucht es eine gute Abstimmung der kantonalen Angebote mit den Ortsbussen der Gemeinden sowie ein Hinterfragen von alt-hergebrachten Linienstrukturen. Sämtliche Anpassungen beim Busangebot haben kompatibel zu den zukünftigen

Bahnfahrpläne mit einem Doppelspurausbau Schindellegi-Feusisberg–Biberbrugg zu erfolgen. Die Abklärungs- und Vertiefungsarbeiten werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmungen im Bezirk Höfe weitergeführt. Im Grundangebot 2020–2023 wird ein Entwicklungsfeld eingestellt.

Mit dem Entwicklungsfeld „Pendlerverbindung nach Rapperswil“ soll die Erreichbarkeit von Rapperswil um 7.00 Uhr und 8.00 Uhr verbessert werden.

Ab 2021 werden die Verbindungen in den Kantonshauptort Schwyz und zum NEAT-Knoten Arth-Goldau verbessert.

10.3 Verkehrsregion Einsiedeln, Ybrig, Alpthal

Am Bahnhof Einsiedeln wird mittelfristig ein neuer Busbahnhof realisiert. Die Linienführung der kantonalen Busse und der Ortsbusse im Ortskern von Einsiedeln werden zukunftsgerichtet festgelegt. Der Kanton und der Bezirk Einsiedeln überprüfen ihr Buskonzept und stimmen es aufeinander ab. Dabei gilt es auch, zukünftige Veränderungen zu berücksichtigen. Der Fortbestand des Willerzeller-Viadukts ist nicht klar. Wie das Viadukt ab dem Ende der Übergangskonzession (Ende 2022) genutzt werden kann, ist Bestandteil der laufenden Verhandlungen und noch offen. Die Bahnfahrpläne der S13 Einsiedeln–Wädenswil (-Zürich) werden mittelfristig mit dem Bau einer Doppelspur Schindellegi-Feusisberg–Biberbrugg ändern. Im neuen Grundangebot ist ein Entwicklungsfeld „Buskonzept Einsiedeln–Ybrig“ eingestellt.

Ab 2020 wird die Erreichbarkeit des Ybrig/Hoch-Ybrig und der Mythenregion am Wochenende verbessert. Der öffentliche Verkehr wird damit seinen Beitrag zur Bewältigung des Gesamtverkehrs leisten und mehr Anteile am Freizeit- und Tourismusverkehr übernehmen.

Ab 2021 werden die Verbindungen in den Kantonshauptort Schwyz verbessert. Aus Einsiedeln und Ybrig wird der Schwyzer Talkessel neu halbstündlich erreicht. Mit der geplanten Durchmesserlinie Rapperswil–Arth-Goldau verändert sich die Reiseverbindung Einsiedeln–Rapperswil mit der S40.

10.4 Ausserschwyz – Innerschwyz

Das Angebot Ausserschwyz – Innerschwyz wird ab 2021 verbessert. Die Bezirke March, Höfe und Einsiedeln sind neu halbstündlich mit dem Kantonshauptort Schwyz und dem Schwyzer Talkessel verbunden. Mit einer geänderten Liniendurchbindung im Bahnknoten Biberbrugg entsteht eine neue Durchmesserlinie Rapperswil–Arth-Goldau mit Anschluss in Sattel Krone zur Buslinie 7 nach Schwyz und im NEAT Knoten Arth-Goldau in alle Richtungen.

10.5 Verkehrsregion Innerschwyz

In der Verkehrsregion Innerschwyz herrscht eine starke Dynamik bei den übergeordneten Bahnfahrplänen. Das Jahr 2020 ist geprägt durch Bauarbeiten auf der Schiene sowie auf der Strasse. Die geplante Streckensperrung am Zugersee Ostufer führt zu Einschränkungen mit längeren Reisezeiten Richtung Zug–Zürich.

Ab 2020 wird die Erreichbarkeit von Morschach, den Stoosbahnen und der Mythenregion gezielt verbessert. Der öffentliche Verkehr wird damit seinen Beitrag zur Bewältigung des Gesamtverkehrs leisten und mehr Anteile am Freizeit- und Tourismusverkehr übernehmen.

Ab 2021 beginnt das neue Zeitalter auf der Gotthard-Achse. Die Vorbereitungszeit mit den Bauarbeiten und Einschränkungen ist endlich beendet. Der Ceneri-Basistunnel ist in Betrieb. Die

Verkehrsregion Innerschwyz profitiert vom neuen NEAT-Bahnangebot. Die Euro-City /Inter-City Züge verkehren halbstündlich ab Arth-Goldau. Arth-Goldau und der Schwyzer Talkessel werden ein attraktives Ziel aus der ganzen Schweiz. Mit dem neuen Talkesselkonzept wird das Busangebot verbessert und in das Bahnangebot mit NEAT eingebunden. Bessere, schnellere und direktere Verbindungen sind der Mehrwert für die Region Innerschwyz.

Ab 2023 wird der kantonale Entwicklungsschwerpunkt „Urmiberg“ mit einer Buslinie erschlossen.

10.6 Verkehrsregion Küssnacht

Im Fahrplanjahr 2020 führt die geplante Streckensperrung am Zugersee Ostufer zu Einschränkungen im Bahn- und Busverkehr der Verkehrsregionen Innerschwyz und Küssnacht.

Ab 2021 wird Küssnacht mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz von Arth-Goldau verknüpft. Das Tessin, Zürich, Ausserschwyz, Einsiedeln und auch regionale Ziele im Talkessel von Schwyz werden aus der Verkehrsregion Küssnacht besser, schneller und direkter erreicht.

Im Korridor Vitznau–Weggis–Küssnacht–Fänn–Rotkreuz wird das Angebot zur Hauptverkehrszeit verbessert. Der öffentliche Verkehr soll seinen Beitrag zur Bewältigung des Gesamtverkehrs leisten. Der Verkehrsknoten Rotkreuz wird in den Pendlerzeiten neu viertelstündlich mit dem Arbeitsplatzgebiet Küssnacht Fänn und Küssnacht am Rigi verbunden. Die Reiseziele in Zug-Zürich, im Rontal, im Freiamt sowie in Cham/Ennetsee werden aus dem Raum Küssnacht zur Hauptverkehrszeit mindestens „halbstündlich“ erreicht. In Rotkreuz werden neu die Pendlerdirektzüge von/nach Zürich Enge erreicht. Die Ortsbuslinie 27 Küssnacht–Fänn wird aufgelöst und in eine kantonale Buslinie Küssnacht–Rotkreuz überführt.

11. Entwicklungsfelder

Das Grundangebot enthält sogenannte Entwicklungsfelder. Entwicklungsfelder zeigen Handlungsfelder, wo geänderte Rahmenbedingungen eine Anpassung des bestehenden öV-Angebots erfordern. Aufgrund ihrer Umsetzungsreife und/oder Abhängigkeit mit noch nicht bekannten übergeordneten Entwicklungen und Entscheiden können diese mit Inkrafttreten des neuen Grundangebots noch nicht oder nicht vollständig umgesetzt werden. Um flexibel und zeitgerecht reagieren zu können, werden die Entwicklungsfelder innerhalb des neuen Grundangebots durch den Regierungsrat umgesetzt. Die Kostenschätzungen sind bereits im Finanzrahmen berücksichtigt. Auf die möglichen Auswirkungen auf das Mengengerüst bei den einzelnen öV-Linien wird hingewiesen. Im neuen Grundangebot 2020–2023 sind für die nachfolgenden Entwicklungsfelder definiert:

Nr.	Name Entwicklungsfeld	Ziel
11.1	Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost	Die halbstündlichen Transportketten nach Zug und Zürich bleiben während der Sperre Zugersee Ost sichergestellt. Die regionalen Bus-Transportketten im Talkessel Schwyz bleiben sichergestellt.
11.2	Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz	Die Erschliessung von Rotkreuz aus dem Talkessel Schwyz ist im Horizont 2021 sichergestellt.
11.3	Entwicklungsfeld Buskonzept Einsiedeln-Ybrig	Das Buskonzept Einsiedeln-Ybrig wird zukunftsgerichtet weiterentwickelt. Im Raum Einsiedeln wird das Angebot mit Durchmesserlinien verbessert.
11.4	Entwicklungsfeld Höfe, Opti-	Das Bussystem Höfe wird für zukünftig geänderte

	mierung Buskonzept	Bahnfahrpläne fit gemacht. Der öV leistet einen Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im Raum Höfe.
11.5	Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil	Der öV übernimmt mehr Anteile am Pendlerverkehr über den Seedamm in Pfäffikon SZ.
11.6	Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz	Die etablierten Pendler-Zusatzverbindungen nach Luzern und Rotkreuz zur Hauptverkehrszeit bleiben erhalten.
11.7	Entwicklungsfeld Obere March	Das Bahnangebot der S27 wird als Übergangslösung bis Wiedereinführung der Zughalte der Zürcher S-Bahn in Reichenburg und Schübelbach-Buttikon weitergeführt.

12. Ausschreibungsstrategie

Der Kanton Schwyz hat 2016 im Rahmen der Erarbeitung seiner Ausschreibungsstrategie eine Benchmark Analyse der Buslinien erstellen lassen. Das Ergebnis hat gezeigt, dass die Transportleistungen im Kanton Schwyz zu durchschnittlichen Kosten und Qualität erbracht werden und kein unmittelbarer Bedarf einer Ausschreibung besteht. Ausserdem eignet sich das Instrument von Ausschreibungen weniger für Buslinien im Kanton Schwyz. Es wird deshalb momentan die Erstellung von Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmungen geprüft.

13. Tarifverbund Schwyz

Die Transportunternehmen (TU) stellen für ihre Leistungen Tarife auf. Der Tarif nennt die Voraussetzungen, unter welchen ein bestimmter Preis für die Beförderung und damit zusammenhängende Leistungen zur Anwendung kommt. Die Tarife richten sich nach dem Umfang und der Qualität der Leistung sowie nach den Kosten des Angebots. Sie dienen der Erzielung angemessener Erträge. Es gibt Tarife des direkten Verkehrs und Tarife von Tarifverbänden. Das Personenbeförderungsgesetz (PBG) legt unter Art. 15 fest, dass die Transportunternehmen für ihre Leistungen Tarife aufstellen müssen.

Der Direkte Verkehr (abgekürzt DV) ist eine lang bewährte Form einer nationalen Tarifgemeinschaft, fast eine Art nationaler Tarifverbund. Unterschiedliche Transportmittel und verschiedene Transportunternehmen bieten für die Kundinnen und Kunden durchgehende Abonnemente und durchgehende Einzeltickets an. Nebst dem Direkten Verkehr gibt es in der Schweiz auch rund 20 regionale Verkehrs- und Tarifverbände. Die Tarifverbände vereinfachen das Reisen beträchtlich. Unabhängig vom jeweiligen Verkehrsunternehmen, können alle öffentlichen Verkehrsmittel zu einheitlichen Tarifen genutzt werden.

Durch seine Zentrumslage hat der Kanton Schwyz Schnittstellen mit mehreren umliegenden Tarifverbänden. Mit dem Tarifverbund Schwyz besitzt er zudem einen eigenen Tarifverbund mit der Möglichkeit innerhalb dessen Gebiets, die Tarife selber festzulegen. Im Tarifverbund Schwyz sind fünf Transportunternehmen zusammengeschlossen. Das Gebiet des Tarifverbund Schwyz deckt Innerschwyz, Küsnacht und den Raum Einsiedeln-Ybrig ab. Im ganzen Verbundgebiet gilt ein einheitliches Tarifsystem. Damit benötigen Reisende für alle Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr nur einen einzigen Fahrausweis. Der Zonentarif mit den Flächenzonen des Tarifverbund Schwyz existiert seit dem Jahre 2004. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsangebot verändert. Mit dem neuen Talkesselkonzept ab 2021 verändern sich die Rahmenbedingungen erneut. Mit dem Entwicklungsfeld „Anpassung Tarifverbund Schwyz“ sollen die Zonen des Tarifverbund

an das neue Verkehrsangebot ab 2021 angepasst werden. Gleichzeitig wird die Optimierung der Erlöse überprüft.

14. Digitalisierung, Automatisierung, Elektrifizierung

Mobilität ermöglicht Bewegung von Menschen und Gütern. Sie ist mehr als Verkehr. Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Wer nicht mobil sein kann, hat schlechteren Zugang zum gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben. Mobilität ist ein zentraler Bestandteil für eine attraktive und leistungsfähige Wirtschaft. Sie ist für die Menschen im Kanton Schwyz wichtig.

Die Mobilität verändert sich ständig. Neue Entwicklungen und Technologien fordern neue Lösungen. Die Bevölkerung wächst in einigen Gebieten des Kantons Schwyz stark. Es gibt immer mehr ältere Menschen die auch mobil sind. Der technologische Fortschritt schreitet ungebremst voran.

- Automatisierte Fahrzeuge eröffnen neue Perspektiven.
- Auch der Klimawandel beeinflusst die Mobilität, denn wir versuchen, möglichst wenige Treibhausgase zu produzieren. Die Elektromobilität beim öffentlichen Verkehr gewinnt an Bedeutung.
- Mobile Ticketing Applikationen halten Einzug und vereinfachen das Reisen.
- Natürlich spielt Geld eine bedeutende Rolle. Die verfügbaren Mittel für den Straßenbau oder für das Bestellen von Bahn- und Busleistungen beeinflussen die Mobilität.

Der Kanton Schwyz beobachtet die technologischen Entwicklungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs. Sinnvolle Entwicklungen werden adaptiert, wenn die Rahmenbedingungen dafür stimmen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) rechnet mit 25% mehr Verkehr auf der Strasse bis ins Jahr 2030. Insbesondere in Ballungszentren ist die Nachfrage nach Mobilität bereits heute teilweise grösser als die Strasse bewältigen kann. Es braucht diverse Massnahmen, um die zunehmende Mobilitätsnachfrage bewältigen zu können. Der technologische Fortschritt (Digitalisierung) wird Optimierungen ermöglichen, löst aber nicht alle Probleme. Die Verkehrsspitzen zu brechen und die Nachfrage zeitlich besser zu verteilen, scheint ohne finanzielle Anreize ein schwieriges Unterfangen. Das Verkehrswachstum macht auch vor dem Kanton Schwyz nicht halt. Die Stärke des öffentlichen Verkehrs – Sammeln, Bündeln, und effizient Befördern von mehreren Personen gleichzeitig – wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Dies schafft letztendlich Platz im beschränkt vorhandenen Raum.

15. Ergebnis Vernehmlassung

Dieses Kapitel wird nach Abschluss der Vernehmlassung ergänzt.

16. Finanzierung öffentlicher Verkehr

Im Grundangebot werden die Leistungen des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs im Kanton Schwyz beschlossen. Der Aufwand im öffentlichen Verkehr wird als Abgeltung bezeichnet. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteili-

gungen (Bund, Nachbarkantone, Beiträge Dritter). Alle zwei Jahre findet unter dem Lead des Bundes das Bestellverfahren statt. Im Rahmen dieses Prozesses werden von den Transportunternehmen Offerten angefordert. Die Verhandlungen zu den Offerten führt der Kanton Schwyz gemeinsam mit dem Bund und den beteiligten Nachbarkantonen. Im Rahmen des Bestellverfahrens werden die Anteile des Bundes und der Nachbarkantone definitiv vereinbart. Die Bestellprozesse für das neue Grundangebot werden im Jahr 2019 für die Fahrplanjahre 2020–2021 und im Jahr 2021 für die Fahrplanjahre 2022–2023 durchgeführt.

Der Bund finanziert bis zu einem bestimmten Kostendach (Kantonsquote) 53% der Abgeltungen im Kanton Schwyz (Stand 2018). Vorausgesetzt, das Angebot einer öV-Linie erfüllt die Abgeltungsvoraussetzungen des Bundes. Die restlichen 47% der Abgeltungen sowie die öV-Abgeltungen ohne Bundesbeteiligung verbleiben als Abgeltungsaufwand beim Kanton Schwyz.

Mittels Gemeindeabrechnung werden 60% des gesamten Abgeltungsaufwands im Kanton Schwyz jährlich den Bezirken und Gemeinden verrechnet.

16.1 Finanzrahmen Grundangebot 2016–2019

Die ungedeckten Kosten des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz werden den Transportunternehmen abgegolten. Im neuen Grundangebot 2020–2023 sind dafür jährlich Abgeltungen in der Höhe von 32.2 Mio. Franken bis 32.9 Mio. Franken vorgesehen. 60% der Abgeltung werden den Bezirken und Gemeinden weiter verrechnet. Der bereinigte Aufwand für den Kanton beträgt im Budget des neuen Grundangebots 2020–2023 zwischen 12.9 Mio. bis 13.2 Mio. Franken.

Mit 32.6 Mio. Franken liegt der mittlere Abgeltungs-Aufwand im neuen Grundangebot 2020–2023 rund 3 Mio. Franken tiefer als der budgetierte Betrag 2019 des auslaufenden Grundangebots 2016–2019 (35.5 Mio. Franken).

Die schlankere Budgetierung im neuen Grundangebot 2020–2023 ist möglich, weil viele der öV-Massnahmen umsetzungsreif vorbereitet sind. Dies erhöht die Budgetgenauigkeit. Die öV-Massnahmen sind zudem gezielt, auf punktuelle Verbesserungen des bestehenden Angebots ausgerichtet. Die Mittel fliessen dahin, wo der öV sein Potenzial hat und mit einem verbesserten Angebot, ein Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage geleistet wird. Der öV soll bezahlbar bleiben. Das Angebot ab 20 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht finanziert. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten bleibt das Angebot der Nachfrage angepasst.

Abgeltungsbedarf 2020 - 2023 Kanton Schwyz									
in Mio. CHF		2020		2021		2022		2023	
	Anteil Kt. SZ	Total	Kanton SZ	Total	Kanton SZ	Total	Kanton SZ	Total	Kanton SZ
1 Gesamtkosten der Angebote mit Bundesbeteiligung		52.4		52.8		53.1		53.1	
2 Kantonsquote	47%	51.4	24.1	51.6	24.3	51.9	24.4	52.1	24.5
3 Kantonsquote überschreitender Betrag	100%	1.0	1.0	1.2	1.2	1.2	1.2	1.0	1.0
4 Angebot ohne Bundesbeteiligung	100%	4.3	4.3	4.9	4.9	4.9	4.9	5.4	5.4
5 Umsetzung Entwicklungsfelder	100%		3.3		1.9		1.9		2.1
6 Total kantonale Abgeltung			32.8		32.2		32.4		32.9
7 Total Abgeltung Kanton nach Abzug Beiträge Gemeinden / Bezirke			13.1		12.9		13.0		13.2

Legende

- 1 Richtofferten der Transportunternehmungen mit den öV-Massnahmen 2020–2023
- 2 Kantonsquote BAV gemäss aktuellem Wissensstand November 2017
- 3 Differenz aus 2-1, Betrag ist vom Kanton Schwyz zu bezahlen
- 4 Angebote, die durch den Kanton Schwyz bestellt werden, an welchen sich der Bund nicht oder nur teilweise beteiligt.
- 5 Umsetzung Entwicklungsfelder gemäss Massnahmenkatalog
- 6 Total der Abgeltungskosten, die für den Kanton Schwyz anfallen, vor Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge.
- 7 Total Abgeltungskosten, die für den Kanton Schwyz anfallen, nach Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge.

Der Finanzplan zum neuen Grundangebot 2020–2023 basiert auf Richtofferten der Transportunternehmungen sowie Abschätzungen. Die geplanten öV-Massnahmen und Entwicklungsfelder sind im Budget berücksichtigt.

Die Höhe der Bundesbeteiligung ist für die Fahrplanjahre 2020–2023 noch nicht bekannt. Es wird die Beteiligung des Jahres 2019 mit der Annahme einer jährlichen Steigerung von 0.5% angenommen. Der Bundesrat möchte das bestehende System des regionalen Personenverkehrs (RPV) überarbeiten. Er hat dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Auftrag erteilt, bis spätestens Ende 2018 eine Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten. Mögliche Auswirkungen auf die Finanzierung des RPV im Kanton Schwyz sind zum heutigen Zeitpunkt noch wenig konkret.

Die Planungs-Unsicherheit in der Verkehrsregion Innerschwyz, im Zusammenhang mit der Streckensperre am Zugersee Ostufer, überträgt sich auf die Budgetierung des Jahres 2020. Das Bauvorhaben der SBB ist noch immer durch eine Beschwerde blockiert. Das Bundesgericht wird bis zum Sommer 2018 über die Beschwerde befinden. Die Planungen des Fahrplanangebots 2020 mit Sperre Zugersee Ost sind kurzfristig. Die finanziellen Auswirkungen sind Gegenstand laufender Abklärungen. Es darf davon ausgegangen werden, dass Ende 2018 (Zeitpunkt Beschlussfassung neues Grundangebot 2020–2023) die finanziellen Auswirkungen der Sperre Zugersee Ost konkreter bekannt sein werden. Ab 2021 ist die Übergangszeit mit Bauarbeiten und Einschränkungen in Innerschwyz beendet und es greifen die Massnahmen des neuen „Talkesselkonzepts“.

In den Verkehrsregionen March, Höfe, Einsiedeln und Küsnacht sind ab 2020 Massnahmen vorgesehen, die das öV-Angebot im Sinne der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie weiterentwickeln.

Im Fokus stehen Massnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit (Anschluss-Sicherheit bei den Transportketten mit Umsteigevorgang), der verbesserten Erschliessung von Gebieten (z.B. Bezirk Höfe) sowie eine verbesserte Ausnutzung von öV-Potenzialen in verkehrsstarken Korridoren zu den Spitzenzeiten (Berufspendler, Freizeit- und Tourismusverkehr).

17. Antrag an den Kantonsrat

Für die Vorlage des Grundangebots ist der Regierungsrat zuständig (§ 11 Bst. a GöV). Dem Kantonsrat obliegt die Genehmigung des Grundangebots nach § 10 Bst. a GöV. Der Beschluss des Regierungsrates bedarf somit der nachträglichen Genehmigung des Kantonsrates. Diese Kompetenzordnung schliesst Abänderungsanträge zu einzelnen Punkten des Grundangebots aus. Dieses kann vom Kantonsrat genehmigt, nicht genehmigt oder zur Überarbeitung zurückgewiesen werden.

18. Behandlung im Kantonsrat

18.1 Ausgabenbremse

Gemäss Ausgabenbremse in § 73 Abs. 3 der Geschäftsordnung für den Kantonsrat des Kantons Schwyz vom 28. April 1977 (GOKR, SRSZ 142.110) gelten der Voranschlag, Kreditbeschlüsse und Erlasse des Kantonsrates, die für den Kanton Ausgaben von einmalig mehr als Fr. 125 000.00 oder wiederkehrend jährlich mehr als Fr. 25 000.00 zur Folge haben, als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

Der vorliegende Beschluss hat für den Kanton finanzielle Auswirkungen in den Jahren 2020–2023 von jährlich zwischen 12.9 Mio. bis 13.2 Mio. Franken. Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Der Kredit gilt als genehmigt, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

18.2 Referendum

Beim Grundangebot kommen die §§ 34 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) nicht zur Anwendung. Es handelt sich hierbei nicht um neue Ausgaben. Die Ausgaben für das Grundangebot kommen jährlich wieder und stützen sich seit Jahren auf das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr und das Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz und Verordnung über die Abgeltung des Regionalverkehrs) ab.

Beschluss des Regierungsrates

1. Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2020–2023 wird gestützt auf § 11 Bst. a GöV wie folgt festgelegt: Beschlusszeile

Verkehrsregion March/Höfe

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
670 (S40)	Rapperswil–Einsiedeln	Eisenbahn	Halbstundentakt	Ab 2021: Geänderte Liniendurchbindung S40/S31 im Bahnknoten Biberbrugg führt einmal pro Stunde neu zu einem Umsteigevorgang in der Verbindung Einsiedeln-Rapperswil und umgekehrt.
670 (VAE)	Luzern–Arth-Goldau–Pfäffikon–St. Gallen	Eisenbahn	Stundentakt	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.5 wird eine Verbesserung der Verbindungen zur Hauptverkehrszeit über den Seedamm nach Rapperswil geprüft.
720 (S2)	Zürich HB–Pfäffikon–Ziegelbrücke	Eisenbahn	Halbstundentakt, Reduktion in Randzeiten	S2 ohne Halt zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke; Angebot in Abstimmung mit dem ZV.
720 (S8)	Zürich HB–Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZV
720 (S25)	Zürich–Pfäffikon SZ–Linthal	Eisenbahn	Stundentakt	Ehemals „Glarner Sprinter“
720 (S27)	Ziegelbrücke–Siebnen-Wangen (Shuttle)		Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.7 wird geprüft, wie die Bahnerschliessung für die Obere March bis Wiedereinführung der Zugshalte der Zürcher S-Bahn als Übergangslösung sichergestellt bleiben kann.
800 (S5)	Zürich HB–Uster–Rapperswil–Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZV
70.175	Richterswil–Wollerau Roos	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.4 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Höfe geprüft.
70.180	Pfäffikon–Wollerau–Samstagern	Bus	Halbstundentakt; zusätzliche Verdichtungen während HVZ im Abschnitt Pfäffikon–Wollerau	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.4 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Höfe geprüft.
70.190	Pfäffikon SZ–Feusisberg–Schindellegi–Feusisberg	Bus	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt während HVZ	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.4 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Höfe geprüft.
72.521	Reichenburg–Siebnen-Wangen–Tuggen–Uznach	Bus	Mo-So: Halbstundentakt; Reduktionen während verkehrsschwächeren Zeiten	
72.522	Pfäffikon–Lachen–	Bus	Verkehrt nur Mo-Fr: Abschnitt Pfäffikon–Siebnen: Halbstundentakt während HVZ;	Abschnitt Pfäffikon–Siebnen: Verdichtungskurse zu Linie 72.524. Abschnitt

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
	Galgenen– Siebnen–Nuolen		Abschnitt Siebnen–Nuolen: Stundentakt mit HVZ Verdichtungen	Siebnen–Nuolen: Angebotsausrichtung auf die Bedürfnisse der Kantonsschule Ausserschwyz sowie Grunderschliessung.
72.523	Siebnen–Wangen– Innerthal	Bus	Stundentakt	
72.524	Pfäffikon SZ– Lachen SZ– Galgenen– Siebnen–Buttikon – Reichenburg - Ziegelbrücke	Bus	Werktage: Halbstundentakt Pfäffikon SZ – Buttikon und Stundentakt Buttikon – Ziegel- brücke. So: Stundentakt mit einzelnen Verdichtungs- kursen	Verdichtungen Pfäffikon–Siebnen zum Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten als Linie 72.522.
72.525	Lachen–Wangen– Siebnen–Wangen	Bus	Mo-Fr: Stundentakt mit Verdichtungen zu Halbstundentakt während Hauptverkehrszeiten Sa/So: Stundentakt	

Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
672 (S13)	(Zürich–) Wä- denswil– Einsiedeln	Eisenbahn	Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ	Angebot in Abstimmung mit dem ZVV
60.551	Einsiedeln– Bennau– Biberbrugg	Bus	Mo-Sa: Stundentakt mit Reduktionen So: Betrieb eingestellt	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.3 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Einsiedeln-Ybrig-Alpthal geprüft.
60.552	Einsiedeln–Egg– Willerzell– Einsiedeln	Bus	Stundentakt mit Reduktionen	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.3 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Einsiedeln-Ybrig-Alpthal geprüft.
60.553	Einsiedeln– Willerzell– Studen– Ochsenboden	Bus	Mo-Fr: Stundentakt bis Studen und nachfrage- orientierte Verlängerung bis Ochsenboden; Reduktion in Randverkehrszeiten und Sa/So	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.3 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Einsiedeln-Ybrig-Alpthal geprüft.
60.554	Einsiedeln– Alpthal–Brunni	Bus	Mo-Fr: Stundentakt; Reduktion in Randver- kehrszeiten und Sa/So	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.3 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Einsiedeln-Ybrig-Alpthal geprüft.
60.555	Einsiedeln– Unteriberg– Oberiberg–Hoch- Ybrig, Weglosen + Lauchern	Bus	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstun- dentakt	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.3 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Einsiedeln-Ybrig-Alpthal geprüft.

Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
600 (S3)	Luzern–Arth-Goldau–Brunnen (–Erstfeld)	Eisenbahn	Stundentakt mit Verdichtungen in HVZ	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.6 wird der Weiterbestand bzw. die Angebotsumgestaltung oder Weiterentwicklung der HVZ-Verdichtungszüge im Abschnitt Brunnen – Arth-Goldau zur Sicherstellung der regionalen Verbindungen und Bahnanschlüsse geprüft.
600 (S2)	Baar Lindenpark–Zug–Arth Goldau–Erstfeld	Eisenbahn	Baar Lindenpark–Walchwil: Halbstundentakt gemäss Bestellung Kanton Zug. Walchwil–Arth-Goldau: Stundentakt Arth-Goldau–Brunnen–Erstfeld: Stundentakt	2020: Streckensperrung am Zugersee Ostufer mit Umleitung der S2 nach Rotkreuz statt Baar Lindenpark (vorbehältlich Bundesgerichtsentscheid).
670 (S31)	Arth-Goldau–Biberbrugg	Eisenbahn	Stundentakt	Ab 2021: Geänderte Liniendurchbindung S31/S40 im Bahnknoten Biberbrugg. Die S31 wird als Durchmesserlinie Arth-Goldau – Rapperswil geführt.
653/600 (S32)	Rotkreuz–Immensee–Arth-Goldau (–Brunnen)	Eisenbahn	HVZ-Angebot	2020: Während der Sperre Zugersee Ost kein S32-Angebot; Umleitungsfahrplan Zugersee (Fernverkehr und S2) generiert integralen Halbstundentakt zwischen Rotkreuz und Arth-Goldau. Ab 2021 wird im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.2 die Erschliessung von Rotkreuz aus dem Talkessel Schwyz überprüft.
60.501	Arth - Arth-Goldau–Lauerz–Schwyz SBB-Schwyz Post–Stoosbahnen - Muotathal	Bus	Arth – Arth-Goldau: Ab 2021 in Kombination mit der Buslinie 60.502 bis zu vier Verbindungen pro Stunde. Arth-Goldau–Lauerz: Stundentakt mit einzelnen Verdichtungen. Lauerz–Schwyz SBB: Stundentakt. mit Verdichtungen zum Halbstundentakt. Schwyz SBB – Schwyz Post: Verdichtungen bis zum Viertelstundentakt, ausgerichtet auf Zugsanschlüsse (ab 2021 in Kombination mit der Buslinie 60.508). Schwyz Post–Muotathal: Halbstundentakt mit Reduktionen zum Stundentakt.	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperre Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft. Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept. Die Buslinie 60.501 wird als neue Durchmesserlinie Muotathal – Schwyz Post – Schwyz SBB – Lauerz – Arth-Goldau - Arth geführt.
60.502	Arth – Arth-Goldau – Steinen - Schwyz Post–Brunnen–Gersau–Weggis–Küssnacht	Bus	Arth – Arth-Goldau: Ab 2021 in Kombination mit der Buslinie 60.501 bis zu vier Verbindungen pro Stunde. Arth-Goldau - Steinen: Stundentakt. Steinen – Schwyz Post: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt.	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperre Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft. Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept. Die Buslinie 60.502 wird als neue Durchmesserlinie Arth – Arth-Goldau – Steinen – Schwyz Post – Brun-

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
			<p>Schwyz Post–Brunnen: Viertelstundentakt mit Reduktion am So zum Halbstundentakt.</p> <p>Brunnen–Gersau: Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ zum Viertelstundentakt.</p> <p>Gersau–Weggis–Küssnacht: Halbstundentakt.</p>	<p>nen – Gersau – Vitznau – Weggis – Küssnacht am Rigi geführt.</p> <p>Zwischen Vitznau und Küssnacht zusätzliche Verdichtungskurse als Linie 60.528 nach Rotkreuz.</p>
60.503	Schwyz Seewenmarkt–Schwyz SBB–Schwyz Post-Rickenbach	Bus	Mo-So: Halbstundentakt; Reduktion in Randverkehrszeiten.	<p>2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft.</p> <p>Finanzierung Ortsverkehrsanteil durch Gemeinde Schwyz bzw. Nutzniesser (Seewenmarkt usw.)</p>
60.504	Brunnen– Morschach Post– Morschach LMS	Bus	Halbstundentakt; Reduktion in Randverkehrszeiten.	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft.
60.507	Biberbrugg – Sattel – Schwyz Post (-Schwyz SBB via neue Muotabrücke)	Bus	<p>2020: Stundentakt mit einzelnen Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten.</p> <p>Ab 2021 Verdichtung zum Halbstundentakt im Abschnitt Sattel – Schwyz.</p> <p>Ab 2023 Linienverlängerung Schwyz Post – neue Muotabrücke – Wintersried – Schwyz SBB im Halbstundentakt.</p>	<p>2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft.</p> <p>Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept mit Verdichtung des Angebots im Abschnitt Sattel – Schwyz.</p> <p>Ab 2023: Linienverlängerung zum ESP Urmiberg via neue Muotabrücke (Finanzierung Ortsverkehrsanteile durch Gemeinde Schwyz noch zu vereinbaren).</p>
60.508	Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Schwyz SBB – Schwyz, Seewenmarkt	Bus	<p>Ab 2021: Die Buslinie 60.508 verkehrt ergänzend zu den weiteren Buslinien im neuen Talkesselkonzept. Sie wird in den einzelnen Streckenabschnitten nachfragegerecht eingesetzt und ersetzt die bisherigen Verdichtungskurse der Buslinien 60.501 und 60.502. In Kombination mit den Buslinien 60.501, 60.502 und 60.503 ergibt sich in Tagesverkehrszeiten werktags folgendes Korridor Angebot:</p> <p>Schwyz, Seewenmarkt – Schwyz Post – Brunnen: Mo-Sa: Viertelstundentakt tagsüber;</p> <p>Brunnen – Gersau: Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ zum Viertelstundentakt.</p>	Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept. Die Leistungen Gersau - Brunnen – Schwyz der Buslinie 60.502 werden umgestaltet und in die neue Buslinie 60.508 überführt.
60.520	Schwyz Post– Steinen (–Arth- Goldau)	Bus	Stundentakt; Verdichtungen zum Halbstundentakt von Mo-Fr.	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicher-

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
				stellung der Transportketten geprüft. Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept. Die Buslinie 60.520 wird umgestaltet und das Angebot in die Buslinie 60.502 integriert.
60.523	Arth-Goldau – Steinerberg – Sattel	Bus	HVZ Angebot	
60.528	Vitznau–Rotkreuz	Bus	Mo-Fr: HVZ-Angebot; Reduktion zwischen Vitznau und Küssnacht	
60.529	Küssnacht–Udligenswil Post - Root D4	Bus	Stundentakt	Finanzierung Ortsverkehrsanteil durch Bezirk Küssnacht
60.609	Oberägeri–Sattel	Bus	Stundentakt; zwischen Oberägeri und Hotel Morgarten von Mo-Fr: Halbstundentakt	Angebot Oberägeri–Morgarten gemäss Bestellung Kanton Zug
60.621	Arth-Goldau Bahnhof–Arth–Walchwil	Bus	Arth-Goldau - Arth: Halbstundentakt mit zusätzlichen Verdichtungen während HVZ. Arth–Walchwil: Stundentakt mit bedarfsgerechter Reduktion	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) und der geplanten Bauarbeiten in Vitznau, werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft. Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept. Die Buslinie 60.521 wird umgestaltet und das Angebot in die Buslinien 60.501 und 60.502 integriert, welche in Kombination bis zu vier Verbindungen pro Std. zwischen Arth und Arth-Goldau ermöglichen. Im Abschnitt Arth- Walchwil wird der Betrieb eingestellt.
60.622	Immensee–Küssnacht	Bus	Halbstundentakt; bedarfsgerechte Reduktion in Randzeiten und an Sonntagen	Finanzierung Ortsverkehrsanteil durch Bezirk Küssnacht
60.652	Küssnacht – Rotkreuz	Bus	Die Linie 60.652 verkehrt ergänzend zur Buslinie 60.653 Halbstundentakt; bedarfsgerechte Reduktion in Randzeiten und am Wochenende	Ab 2020: Umsetzung. Neues Buskonzept Küssnacht – Rotkreuz. Die Leistungen der Buslinie 60.527 Küssnacht – Fänn werden umgestaltet und in die neue Buslinie 60.652 integriert. (Finanzierung Ortsverkehrsanteil durch Bezirk Küssnacht noch zu definieren)
60.653	Rotkreuz–Küssnacht am Rigi Rotenhofstrasse	Bus	Halbstundentakt; einzelne Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten auf Abschnitt Rotkreuz–Buonas–Fänn, Reduktion während verkehrschwächeren Zeiten	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Systematisierung und Sicherstellung der Transportketten geprüft

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
60.541	Sisikon– Riemenstalden	Bus	Einzelne Kurspaare	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft.
3600	Luzern–Gersau– Brunnen	Schiff	Einzelne Kurspaare zur Sicherstellung der Regionalverbindungen Brunnen–Treib und Gersau–Treib	Zum Angebot / Mitfinanzierung des Schiffsbetriebs auf dem Vierwaldstättersee laufen Abklärungen.
2574	Illgau–Ried	Luftseilbahn	Durchgehender automatischer Betrieb; tagsüber Bedienung der Anlage	
2570	Schwyz Schlattli– Stoos	Standseilbahn	Halbstundentakt mit Reduktion in Randzeiten	

2. Die Bezirke und Gemeinden sind im Rahmen des Fahrplanverfahrens anzuhören.

3. Das Baudepartement wird beauftragt, die Entwicklungsfelder auszuarbeiten und dafür dem Regierungsrat Antrag zu stellen.

4. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2020–2023 zu genehmigen.

5. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates

6. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Bezirke und Gemeinden; Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri, Klausenstrasse 4, 6460 Altdorf; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, Aabachstrasse 5, 6301 Zug; Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern; Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement Kanton Luzern, Verkehr und Infrastruktur (vif), Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens; Baudirektion des Kantons Nidwalden, Buochserstrasse 1, 6371 Stans; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Kaspar-Escher-Haus, 8090 Zürich; Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Obwalden, St. Antonistrasse 4, 6061 Sarnen; Zürcher Verkehrsverbund, Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich; Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen; Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus, Kirchstrasse 2, 8750 Glarus; Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 20, 5001 Aarau; SBB AG, Personenverkehr, Region Ost, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich; Schweizerische Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen; Stoosbahnen AG, Stooshorn 1, 6433 Stoos; Luftseilbahn Illgau-Ried, Dörfli, 6434 Illgau; Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, Werftstrasse 5, Postfach 4265, 6002 Luzern; PostAuto Schweiz AG, Region Zentralschweiz, Landenbergstrasse 36, 6002 Luzern; PostAuto Schweiz AG, Region Ostschweiz, St. Leonhardstrasse 20, 9001 St. Gallen; Auto AG Schwyz, Bahnhofstrasse 4, 6430 Schwyz; Zugerland Verkehrsbetriebe AG, An der Aa 6, 6304 Zug; Busbetriebe Bamert GmbH, Etzelstrasse 24, 8832 Wollerau.

Im Namen des Regierungsrates:

Othmar Reichmuth, Landammann

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber