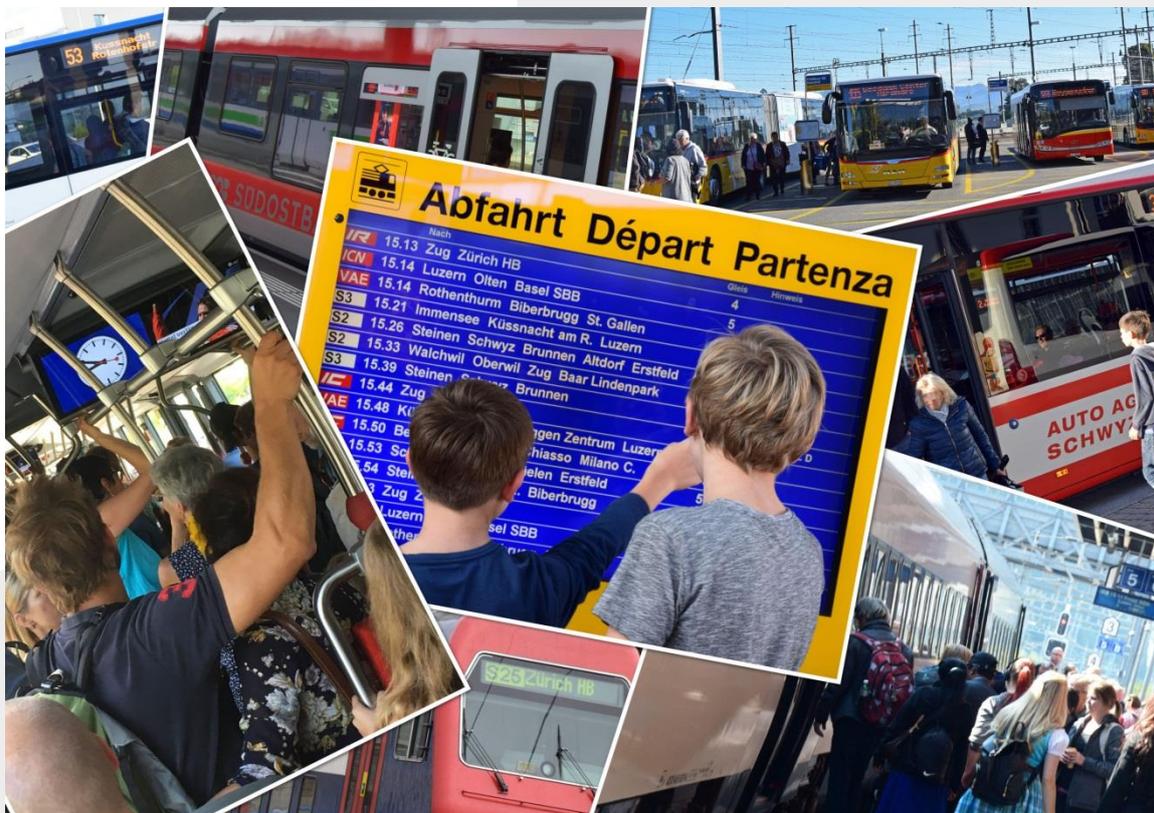


Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023

Begleitender Bericht zur Vernehmlassungsvorlage
Schwyz, Arbeitsstand 26. März 2018



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
2.	Zusammenfassung	6
3.	Das neue Grundangebot 2020–2023 startet in die Vernehmlassung	10
	Der Begriff Grundangebot kurz erklärt	10
	Das beinhaltet das Grundangebot 2020–2023	10
	Abgrenzungen zum neuen Grundangebot 2020–2023	10
	Erarbeitung, Termine und Beschlussfassung des neuen Grundangebots 2020–2023	11
	Zur Vernehmlassung eingeladene Stellen	12
	Aufbau des Berichts	12
4.	Rückblick und Erfolgskontrolle 2013–2016	13
	Kurzfasit aus der Erfolgskontrolle 2013–2016	13
	Entwicklung Angebot	14
	Entwicklung Nachfrage	15
	Entwicklung Betriebskosten	16
	Entwicklung Abgeltungen	17
	Entwicklung Kostendeckungsgrad	18
	Entwicklung Abgeltung pro Kopf (Einwohner)	19
5.	Analysebericht zum Grundangebot 2016–2019	20
	Das Angebot 2016–2019 im Überblick	20
	Planungsstand der Entwicklungsfelder im Grundangebot 2016–2019	21
6.	Rückmeldungen der Bezirke und Gemeinden	24
7.	Verkehrsströme im Kanton Schwyz	24
8.	Erkenntnisse für das neue Grundangebot 2020–2023	25
	Finanzielle Sicht	25
	Angebotssicht/Nachfragesicht	26
	Qualitative Sicht	26
9.	Rechtliche und Planerische Einbettung des Grundangebots 2020–2023	26
	Rechtsgrundlagen	27
	Richtplan des Kantons Schwyz	27
	Strategie Wirtschaft und Wohnen	27
	Strategie öffentlicher Verkehr 2030	27
	Umsetzungsprogramm zu Strategie öffentlicher Verkehr	27
	Grundangebot 2016–2019	27
	Gesamtverkehrsstrategie 2040	27
10.	Übergeordnete Rahmenbedingungen 2020–2023	28
	Rahmenbedingungen Schiene	28
	Rahmenbedingungen Strasse	30
11.	Stossrichtungen im Grundangebot 2020–2023	30

12.	Verkehrsregion March, die wichtigsten Änderungen	31
	Entwicklungsfeld Sicherstellung Bahnerschliessung Obermarch	31
	Entwicklungsfeld für verbesserte Pendlerverbindungen nach Rapperswil	32
	Verkehrsregion March, Die öV-Massnahmen im Überblick	32
13.	Verkehrsregion Höfe, die wichtigsten Änderungen	33
	Entwicklungsfeld für ein verbessertes Buskonzept Höfe	33
	Entwicklungsfeld für verbesserte Pendlerverbindungen nach Rapperswil	34
	Verkehrsregion Höfe, Die öV-Massnahmen im Überblick	34
14.	Verkehrsregion Mitte, die wichtigsten Änderungen	35
	Entwicklungsfeld für das Buskonzept Einsiedeln-Ybrig	35
	Mehr öV-Anteile am Freizeit- und Tourismusverkehr zur Entlastung der Strassen	36
	Verkehrsregion Mitte, Die öV-Massnahmen im Überblick	37
15.	Ausserschwyz – Innerschwyz, die wichtigsten Änderungen	37
	Neu halbstündlich in den Kantonshauptort Schwyz	37
	Neue Direktverbindung Rapperswil – Arth-Goldau mit NEAT Anschluss	37
	Verkehrsregion Ausserschwyz – Innerschwyz, Die öV-Massnahmen im Überblick	38
16.	Verkehrsregion Innerschwyz, die wichtigsten Änderungen	38
	Fahrplanjahr 2020: Einschränkungen auf Schiene und Strasse	38
	Fahrplan 2021: Aufbruchsstimmung mit NEAT und neuem Talkesselkonzept	39
	Mehr öV-Anteile am Freizeit- und Tourismusverkehr zur Entlastung der Strassen	40
	Fahrplan 2023: Buslinie für die Arbeitsplatz-Entwicklungssachse Urmiberg	41
	Entwicklungsfelder für die Pendlerzusatzzüge nach Luzern und Rotkreuz	41
	Überblick öV-Massnahmen Verkehrsregion Innerschwyz	41
17.	Verkehrsregion Küssnacht, die wichtigsten Änderungen	42
	Fahrplanjahr 2020: Einschränkungen auf Schiene und Strasse	42
	Der Korridor Küssnacht – Fänn – Rotkreuz wird gestärkt	42
	Fahrplan 2021: Küssnacht ist optimal in das NEAT Angebot eingebunden	43
	Entwicklungsfelder für die Pendlerzusatzzüge nach Luzern und Rotkreuz	43
	Verkehrsregion Küssnacht, die öV-Massnahmen im Überblick	44
18.	Entwicklungsfeld für den Tarifverbund Schwyz	44
19.	Die Zukunft beginnt heute	45
	Digitalisierung, Automatisierung, Elektrifizierung	45
	Das System öV gewinnt an Bedeutung	45
20.	Finanzierung öffentlicher Verkehr	46
	Der öV kennt drei Leistungsgruppen	46
	Mechanismus der öV-Finanzierung im Kanton Schwyz	46
	Entwicklung öV-Beiträge (Abgeltungen) 2013–2019	47
	Das Grundangebots-Budget 2016–2019 wird nicht ausgeschöpft	48
21.	Finanzrahmen Grundangebot 2020–2023	49
22.	Das Grundangebot 2020–2023	51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Inhalt und Abgrenzungen Grundangebot 2020–2023	11
Abbildung 2: Meilensteinplanung Erarbeitung Grundangebot 2020–2023	12
Abbildung 3: Entwicklung Angebot 2009–2012	14
Abbildung 4: Entwicklung Angebot 2013–2016	14
Abbildung 5: Entwicklung Nachfrage 2013–2016	15
Abbildung 6: Entwicklung Nachfrage 2009–2012	16
Abbildung 7: Entwicklung Betriebskosten 2013-2016	16
Abbildung 8: Entwicklung Betriebskosten 2009–2012	17
Abbildung 9: Entwicklung Abgeltungen 2009–2012	17
Abbildung 10: Entwicklung Abgeltungen 2013–2016	17
Abbildung 11: Entwicklung Kostendeckungsrad 2013–2016	18
Abbildung 12: Entwicklung Abgeltung pro Kopf (Einwohner)	19
Abbildung 13: Entwicklung Kostendeckungsgrad 2009–2012	20
Abbildung 14: Übersicht aufkommensstärkste Verkehrsströme Kanton Schwyz (Gesamtverkehr)	25
Abbildung 15: Wirkungen Angebotsreduktion	26
Abbildung 16: S27 in Siebnen-Wangen	31
Abbildung 17: Voralpenexpress auf dem Seedamm	32
Abbildung 18: PostAuto in Wollerau	33
Abbildung 19: Voralpenexpress auf dem Seedamm	34
Abbildung 20: Variante Ortschafterschliessung Einsiedeln	36
Abbildung 21: PostAuto auf Willerzeller Viadukt	36
Abbildung 22: Durchmesserlinie Rapperswil – Arth-Goldau	37
Abbildung 23: Sperre Zugersee Ost	38
Abbildung 24: NEAT Knoten Arth-Goldau	39
Abbildung 25: Neues Talkesselkonzept	39
Abbildung 26: Durchmesserlinien im Talkessel	40
Abbildung 27: Parkplatz Talstation Sattel-Hochstuckli	40
Abbildung 28: Neue Muotabrücke West	41
Abbildung 29: Sperre Zugersee Ost	42
Abbildung 30: Zonenplan Tarifverbund Schwyz	44
Abbildung 31: Auto AG Schwyz testet Elektrobuss	45
Abbildung 32: effizientes „Sammelsystem“ öV	45
Abbildung 33: Finanzierung öV Kanton Schwyz	46
Abbildung 34: Entwicklung öV-Abgeltung 2013–2019	47
Abbildung 35: Entwicklung der Betriebsbeiträge im Kanton SZ 2008–2015	48
Abbildung 36: Abweichung Ist-Abgeltung zu Budget Grundangebot 2016–2019	48
Abbildung 37: Finanzplan neues Grundangebot 2020–2023 als Diagramm	49
Abbildung 38: Finanzplan Grundangebot 2020–2023 in Tabellenform	50
Abbildung 39: Abgeltungsbedarf 2016–2019 Kanton Schwyz	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 40: Finanzplan Grundangebot 2020–2023	Fehler! Textmarke nicht definiert.

1. Einleitung

Immer mehr Mobilität immer mehr Verkehr! Ist das ein Fluch oder ein Segen? Die Nachteile des Verkehrs sind Lärm und Treibhausgas-Ausstoss. Zu Spitzenzeiten führt die stetige Verkehrszunahme zu Stau oder Parksuchverkehr bei den publikumsintensiven Einrichtungen und Ortszentren. Ein Segen ist der Verkehr weil er Wohlstand bringt. Mit dem Austausch von Waren stärkt er die Wirtschaft, er bringt uns zu unseren Arbeitsplätzen und erzeugt selbst in unseren abgelegenen Tälern und Dörfern eine Nachfrage. Verkehrt bedeutet letztendlich Wachstum, ist aber auch Ausdruck von Wohlstand.

Wir brauchen Verkehrssysteme, welche den Mobilitätsbedürfnissen unserer Gesellschaft dienen. Wir müssen sie so gestalten, dass sie verträglich und ressourcenschonend sind. Lösungen sollen den hohen Anforderungen der Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit für die heutige, aber auch die kommende Generation dienen. Der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr müssen aufeinander abgestimmt sein. Soweit so gut. Die Realität ist leider oft eine andere. All unsere Planungen beanspruchen Platz und Ressourcen. Denn überall dort, wo gebaut wird, steht schon etwas. Die verkehrsplanerischen Fragestellungen führen rasch über das technische Wie hinaus. Es geht um Werte und Orientierungen. Rasch sind wir den unterschiedlichen verkehrspolitischen Ideologien ausgesetzt. Lösungen sollen jetzt gefunden und rasch umgesetzt werden. Leider lassen sich diese Lösungen meist nicht schnell realisieren. Projekte für neue Strassen oder Schienen beispielsweise dauern von der Planung bis zur Inbetriebnahme in der Regel viele Jahre, sofern sie überhaupt gebaut werden können.

Die Bewegungsfreiheit ist ein wichtiges Gut unserer Gesellschaft. Sie soll auch in Zukunft erhalten bleiben. Die gute Erreichbarkeit des Kantons, der Bezirke und Gemeinden ist ein bedeutender Faktor für die Standortattraktivität und die Weiterentwicklung unseres Kantons. Dabei spielt der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle. Er übernimmt einen wesentlichen Anteil unserer ständig wachsenden Mobilität. Schnelle Bahnverbindungen zu den grossen Zentren der Schweiz bilden das Fundament des öV-Angebots im Kanton Schwyz. Von attraktiven Bahnverbindungen profitieren nicht nur die Ortschaften mit einem eigenen Bahnhof, sondern auch Gemeinden, die mit dem Bus bedient werden. Der Busfahrplan ist auf die An- und Abfahrtszeiten der Bahn abgestimmt und mit diesen verknüpft. Die Buslinien vernetzen unsere Regionen untereinander. Sie verknüpfen Haltepunkte von Bus und Bahn, erschliessen Wohngebiete, Arbeitsplätze oder publikumsintensive Freizeit-Einrichtungen.

Der öV-Anteil am Mobilitätsverhalten der Bevölkerung konnte in zehn Jahren (2005–2015) kontinuierlich um 10% gesteigert werden und damit einen Beitrag zur Verkehrsbewältigung leisten. Mit dem neuen Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2020–2023 wird der öffentliche Verkehr zukunftsgerichtet gestärkt. Mit gezielten Massnahmen wird der öV dort verbessert, wo sein Potenzial vorhanden ist. Eine effiziente Bündelung der Mobilitätsnachfrage auf Züge und Busse führt letztendlich auch zum mehr Platz im Strassenraum. Davon profitieren wir alle.

2. Zusammenfassung

Das Grundangebot ist die Ausführungsbestimmung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz (GöV). 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.

Rückblick **Der öV ist effizienter – das Nachfragewachstum gebremst**

Aus finanzieller Sicht ist der regionale öffentliche Verkehr im Kanton Schwyz in den letzten Jahren effizienter geworden. Der jährliche Abgeltungsaufwand konnte zwischen 2013 und 2016 um 4.2% reduziert werden (-1.17 Mio. Franken). Der Kostendeckungsgrad ist um 2.6% gestiegen. Der öV leistete einen Beitrag zur Entlastung der angespannten Kantonsfinanzen.

In Innerschwyz haben Sparmassnahmen und Einschränkungen durch Baustellen zu einem Nachfrage-rückgang geführt. In Ausserschwyz hat die Nachfrage beim Bahnangebot stagniert. Eine erfreuliche Entwicklung zeigen die Busangebote der Verkehrsregionen March und Höfe sowie Linien mit einem hohen Anteil an Freizeit- und Tourismusverkehr.

Erkenntnis **Attraktive und zuverlässige Angebote führen zum Erfolg**

Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs hat höchste Priorität. Unzuverlässige Reiseverbindungen (unsichere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn bzw. Bahn und Bus) führen zu einem Nachfragerückgang, was letztendlich auch den finanziellen Erfolg der öV-Angebote schmälert.

Die starke Konzentration der Reisenden auf die Spitzenzeiten (Hauptverkehrszeiten) führt sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zu Verspätungen. Die Herausforderung zur Sicherstellung von zuverlässigen Reiserverbindungen (Umsteigeverbindungen) steigt kontinuierlich.

Attraktive öV-Konzepte mit Direktverbindungen (Durchmesserlinien) führen zu einem Nachfragewachstum. Die Nachfrage beim Freizeit- und Ausflugsverkehr wächst kontinuierlich.

Stossrichtung **Gezielte Massnahmen – im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie – öV bleibt bezahlbar**

Die etablierten und bewährten öV-Angebote des laufenden Grundangebots 2016–2019 werden in das neue Grundangebot übernommen. 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.

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 20:00 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht bestellt. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten ist das Angebot der Nachfrage angepasst.

Finanzrahmen **32.6 Mio. Franken für einen leistungsfähigen öV**

Die ungedeckten Kosten des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz werden den Transportunternehmungen abgegolten. Im neuen Grundangebot 2020–2023 sind dafür jährlich Abgeltungen in der Höhe von 32.2 Mio. Franken bis 32.9 Mio. Franken budgetiert. 60% der Abgeltung werden gemäss GöV den Bezirken und Gemeinden weiterverrechnet. Der bereinigte Aufwand für den Kanton beträgt im Budget des neuen Grundangebots 2020–2023 zwischen 12.9 Mio. Franken – 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 ausserdem gezielt, auf punktuelle Verbesserungen des bestehenden Angebots ausgerichtet. Die Mittel fliessen dahin, wo der öV sein Potenzial hat und mit einem verbesserten Angebot, einen Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage leisten kann. Der öV soll bezahlbar bleiben. Das Angebot ab 20:00 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht bestellt. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten, bleibt das Angebot der Nachfrage angepasst.

Verkehrsregion March **Sicherstellung der Bahnerschliessung für die Obere 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 Überholgleises 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 07:00 und 08:00 Uhr aus Richtung March verbessert werden.

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

Verkehrsregion Höfe **Buskonzept weiterentwickeln – mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen**

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 Orts-

bussen der Gemeinden sowie ein Hinterfragen von alt-hergebrachten Linien-Strukturen. Sämtliche Anpassungen beim Busangebot haben kompatibel zu den zukünftigen Bahnfahrlagen 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 07:00 und 08:00 Uhr verbessert werden.

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

Verkehrsregion Mitte Zukunftsgerichtet Anpassen und den Tourismusverkehr stärken

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 überprüfen ihre Buskonzepte und stimmen diese 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 Bahnfahrlagen 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 werden. Der öffentliche Verkehr wird 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 Schwyz und der Talkessel neu halbstündlich erreicht. Mit der geplanten Durchmesserlinie Rapperswil – Arth-Goldau verändert sich die Reiseverbindung Einsiedeln – Rapperswil mit der S40.

Ausserschwyz – Innerschwyz Halbstündlich verbunden ab 2021

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.

Verkehrsregion Innerschwyz Neues Talkesselkonzept ab 2021 – Besser, schneller und direkter Reisen

In der Verkehrsregion Innerschwyz ändern die übergeordneten Bahnfahrlagen grundlegend. Das Jahr 2020 ist geprägt durch Bauarbeiten auf der Schiene sowie auf der Strasse. Die geplante Streckenspernung am Zugersee Ostufer führt zu Einschränkungen mit längeren Reisezeiten Richtung Zug – Zürich.

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 halbstünd-

lich 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 der NEAT eingebunden. Bessere, schnellere und direktere Verbindungen sind der Mehrwert für die Region Innerschwyz.

Ab 2021 werden die Verbindungen nach Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig verbessert. Der Kantonshauptort Schwyz und der Schwyzer Talkessel sind neu halbstündlich mit Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig verbunden.

Ab 2023 wird die Entwicklungsachse Urmiberg mit dem Bus erschlossen.

<p style="text-align: center;">Verkehrsregion Küssnacht Mit verbessertem Angebot Küssnacht – Rotkreuz die Strasse entlasten</p>

Im Fahrplanjahr 2020 führt die geplante Streckensperrung am Zugersee Ostufer zu Einschränkungen im Bahnverkehr.

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 Küssnacht – Fänn – Rotkreuz wird das Angebot zur Hauptverkehrszeit verbessert. Der öffentliche Verkehr soll seinen Beitrag zur Entlastung der Strassen beitragen. Der Verkehrsknoten Rotkreuz wird in den Pendlerzeiten neu viertelstündlich mit dem Arbeitsplatzgebiet Küssnacht Fänn und Küssnacht am Rigi verbunden. Die Ortsbuslinie 27 Küssnacht – Fänn wird aufgelöst und in eine kantonale Buslinie Küssnacht – Rotkreuz integriert.

3. Das neue Grundangebot 2020–2023 startet in die Vernehmlassung

Der Begriff Grundangebot kurz erklärt

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) regelt die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz. Es hat zum Zweck, ein auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtetes Grundangebot des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten. Gestützt auf § 10 Bst. a GöV hat der Kantonsrat im März 2015 das laufende Grundangebot für die Jahre 2016–2019 genehmigt.

Das Grundangebot kann als Ausführungsbestimmung zum GöV verstanden werden. Es gilt jeweils für vier Jahre und deckt den kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont ab. Im Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie sowie der Finanzrahmen festgelegt. Zudem sind sogenannte „Entwicklungsfelder“ beschrieben. Entwicklungsfelder sind Handlungsfelder, welche innerhalb der Grundangebotsperiode zur Umsetzung gelangen. Sie sind ein wichtiges Instrument, um flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr reagieren zu können.

Das neue Grundangebot 2020-2023 soll im Herbst 2018 vom Regierungsrat verabschiedet und bis spätestens Anfang 2019 vom Kantonsrat beraten werden. Es liegt in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot zu genehmigen. Das nachfolgend behandelte Grundangebot wird erstmals im Jahr 2020 wirksam und gilt bis Ende 2023.

Das beinhaltet das Grundangebot 2020–2023

Im Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie (Anzahl Kurspaare) sowie der Finanzrahmen zur jährlichen Defizitdeckung festgelegt.

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. Das Umfeld im öffentlichen Verkehr verändert sich laufend. Das neue Grundangebot wird den geänderten Rahmenbedingungen der Schiene und der Strasse angepasst. Aufbauend auf dem kantonalen Richtplan, der Gesamtverkehrsstrategie sowie der Strategie öffentlicher Verkehr bringen 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, ein Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage leisten kann.

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 soweit bekannt, im Finanzrahmen berücksichtigt. Auf die möglichen Auswirkungen auf das Mengengerüst bei den einzelnen öV-Linien wird hingewiesen.

Abgrenzungen zum Grundangebot 2020–2023

Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs beschränkt sich auf das Angebot des abgeltungsberechtigten öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Schwyz. Es behandelt das Angebot sämtlicher Bahn- und Buslinien des Regionalverkehrs. Nicht Gegenstand der Beschlussfassung sind Angebote des Ortsverkehrs, des Fernverkehrs sowie Nachtangebote. Ebenfalls nicht Bestandteil der Grundange-

botsvorlage sind Investitionen in die Bahn- und Strasseninfrastrukturen, obwohl diese indirekt einen Einfluss auf die öV-Angebote haben.

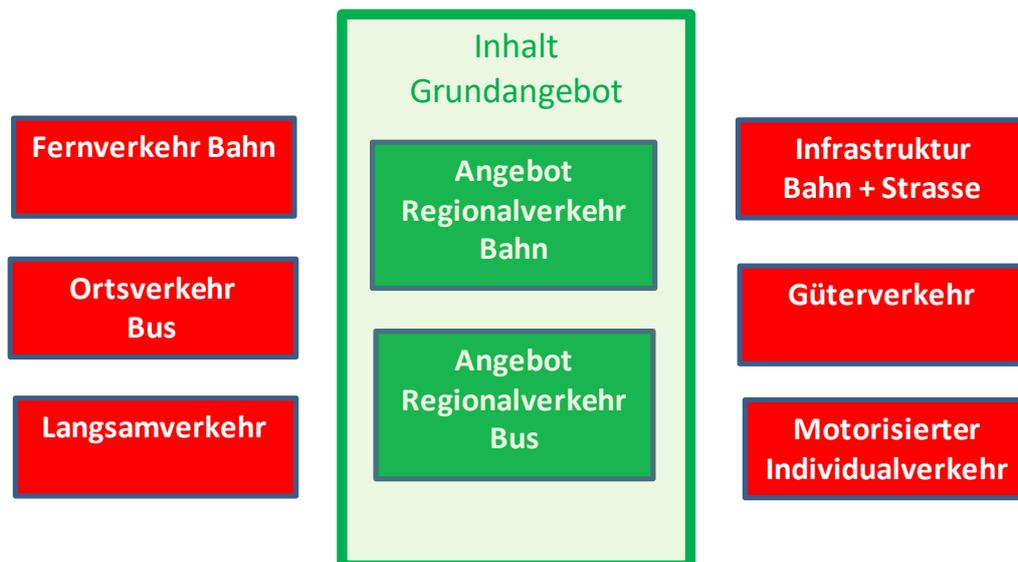


Abbildung 1: Inhalt und Abgrenzungen Grundangebot 2020–2023

Erarbeitung, Termine und Beschlussfassung des Grundangebots 2020–2023

Das Grundangebot durchläuft mehrere Phasen der Beschlussfassung. Es startet mit einem Regierungsratsbeschluss (Auftrags-RRB) und endet mit dem Beschluss des Kantonsrates, das Grundangebot zu genehmigen.

Mit Beschluss Nr. 157 vom 7. März 2017 beauftragte der Regierungsrat das Baudepartement mit der Erarbeitung des Grundangebots des öffentlichen regionalen Verkehrs für die Fahrplanjahre 2020–2023. Ebenso nahm der Regierungsrat Kenntnis vom Vorgehen zur Erarbeitung des Grundangebots 2020–2023.

In den Monaten Februar 2017 bis April 2017 führte das Amt für öffentlichen Verkehr eine Befragung bei den Bezirken und Gemeinden sowie bei den Transportunternehmungen durch. Die Befragung hatte zum Ziel, die kantonalen Grundlagen und strategischen Ausrichtungen mit Inputs aus den verschiedenen Regionen zu komplettieren. Als Resultat der Analyse wurden die Handlungsfelder für das Grundangebot 2020–2023 identifiziert.

Ab Mai 2017 bis Februar 2018 hat das Amt für öffentlichen Verkehr die verschiedenen öV-Handlungsfelder in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen, fallweise mit Bezirken und Gemeinden sowie externen Beratungsbüros analysiert und Lösungsansätze dazu entwickelt. Die Ergebnisse sämtlicher Handlungsfelder sind als Massnahmen in das Grundangebot 2020–2023 eingeflossen. In einigen Fällen liegen sind noch nicht alle Grundlagen und Rahmenbedingungen bekannt. Für diese Handlungsfelder sind Entwicklungsfelder definiert.

Die Vernehmlassungsunterlagen bestehen aus dem Entwurf der Grundangebotsvorlage zuhanden des Kantonsrats, einem begleitenden Bericht sowie einem Massnahmenkatalog. Der Massnahmenkatalog wird erstmals erstellt. Er dient einem transparenten Einblick in die vorgesehenen öV-Entwicklungen.

Mit Regierungsratsbeschluss wird das Baudepartement beauftragt, die Vernehmlassung zu starten. Die Vernehmlassung dauert von Ende April bis Ende Juli 2018.

Im August und September 2018 werden die Rückmeldungen analysiert. Die Resultate aus der Synopse werden in den Bericht und die Vorlage zum neuen Grundangebot integriert.

Im Oktober 2018 soll der bereinigte Bericht und die Vorlage des Grundangebots 2020–2023 dem Regierungsrat vorgelegt werden.

Im Dezember 2018 soll das Grundangebot 2020–2023 dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Mit diesem Terminplan wird sichergestellt, dass fristgerecht Ende April 2019, die Offerten der Transportunternehmungen für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 (die ersten beiden Geltungsjahre des neuen Grundangebots) einverlangt werden können.

Termine	Meilensteine	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
März 2017	RRB Beschluss: Auftrag Erarbeitung neues Grundangebot	●						
März 2017 - März 2018	Erarbeitung der Grundlagen	■						
April 2018	RRB Beschluss: Vernehmlassung		●					
April - Juli 2018	Vernehmlassungsphase		■					
August 2018	Überarbeitung Grundangebot		■					
September 2018	RRB Beschluss: Grundangebot		●					
Oktober - November 2018	Beratung RUVKO		■					
Dezember 2018	KR Beschluss: Genehmigung Grundangebot		●					
Dezember 2019	Umsetzung neues Grundangebot				■	■	■	■

Abbildung 2: Meilensteinplanung Erarbeitung Grundangebot 2020–2023

Zur Vernehmlassung eingeladenen Stellen

Der Entwurf der kantonalen Vorlage zum Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023, der begleitende Bericht und der Massnahmenkatalog sind Bestandteil der Vernehmlassung. Die Anhörung dauert drei Monate von Ende April bis Ende Juli 2018. Zur Vernehmlassung werden eingeladen:

Funktion	Wer
Kantonale Departemente	Departement des Innern, Volkswirtschaftsdepartement, Finanzdepartement, Bildungsdepartement, Sicherheitsdepartement, Baudepartement, Umweltdepartement.
Behörden	Bundesamt für Verkehr BAV, Politische Gemeinden des Kantons Schwyz, Bezirke des Kantons Schwyz, Verband Schwyzer Gemeinden und Bezirke, Nachbarkantone des Kantons Schwyz.
Politische Parteien	CVP, FDP, SP, SVP, GP, GLP, EVP, BDP, Juso, JSVP, JFSZ, JCVP.
Transportunternehmungen	Auto AG Schwyz, Busbetriebe Bamert GmbH, Post Auto Schweiz AG Region Ostschweiz, Post Auto Schweiz AG Region Zentralschweiz, Luftseilbahn-Genossenschaft Ried – Illgau, Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Schweizerische Südbahn SOB, Stoosbahnen AG, Zugerland Verkehrsbetriebe AG.
Verbände & Interessenvertreter der Benutzer des öV im Kanton Schwyz	Geschäftsstelle Verband Schwyzer Gemeinden und Bezirke, Regionalentwicklungsverband Rigi-Mythen, Regionalentwicklungsverband Einsiedeln, VCS Verkehrsclub der Schweiz Sektion Schwyz, Pro Bahn Sektion Zentralschweiz, Schwyz Tourismus.

Aufbau des Berichts

Der begleitende Bericht zum Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023 ist wie folgt gegliedert.

- Die Kapitel 1. – 3. enthalten die Zusammenfassung und einen einleitenden Überblick über das neue Grundangebot 2020–2023.
- In Kapitel 4. – 9. werden das rückliegende und aktuelle öV-Angebot analysiert, die planerische Einbettung und die übergeordneten Rahmenbedingungen für das neue Grundangebot erläutert.
- Das Kapitel 10. – 18. zeigt die Stossrichtungen und die öV-Massnahmen/Entwicklungsfelder im neuen Grundangebot 2020–2023.
- Die Kapitel 19. – 20. widmen sich der Finanzierung bzw. dem Finanzrahmen des neuen Grundangebots 2020–2023.
- Das Kapitel 21. enthält das Linienraster zum neuen Grundangebot 2020–2023.
- Der separate öV-Massnahmenkatalog zum neuen Grundangebot 2020 - 2023 ist Bestandteil der Vernehmlassungsunterlagen. Er ermöglicht einen transparenten Einblick in die Detailplanungen. Zur schnellen Orientierung sind die einzelnen öV-Massnahmen den verschiedenen Regionen, Bezirken und Gemeinden zugeordnet.

4. Rückblick und Erfolgskontrolle 2013–2016

Die Entwicklung und der Erfolg des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz werden anhand der Fahrplanjahre 2013–2016 aufgezeigt. Als Datengrundlage dienen die Ist-Werte aus den Jahresabrechnungen der Transportunternehmungen. Es liegen verabschiedete Ist-Werte bis zum Fahrplanjahr 2016 vor. Die Entwicklungen des Bahnangebots im ganzen Kanton Schwyz, die Busangebote in den Verkehrsregionen Innerschwyz/Küssnacht, Einsiedeln, March und Höfe sowie die das Angebot der Seilbahnen, Schiffe und Bergbahnen werden aufgezeigt. Die Erfolgskontrolle beschränkt sich auf das vom Kanton Schwyz mitbestellte und mitfinanzierte öV-Angebot des regionalen Personenverkehrs (RPV).

Kurzfasit aus der Erfolgskontrolle 2013–2016

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 Zugfahrplänen der Züricher S-Bahnen zu sichern.

Aus Sicht der Nachfrage ist die Entwicklung beim Busangebot in der Region March/Höfe und den touristischen Linien 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).

Entwicklung Angebot

Die Fahrplankilometer sind eine Massgrösse zur Bezeichnung der Fahrleistung (Angebotsmenge). Ein Fahrplankilometer entspricht einem Kilometer, der von einem Fahrzeug (Bus/Bahn) pro Jahr zurückgelegt wird. Die aufgezeigte Kilometer-Entwicklung beinhaltet alle vom Kanton Schwyz mitbestellten Bahn-, Bergbahn-, Schiffs- und Buslinien des regionalen öffentlichen Verkehrs (alle abgeltungsberechtigten RPV-Linien ohne Ortsverkehre). Werden innerhalb einer RPV-Linie einzelne Kurse durch direktinteressierte Dritte (Bezirke und Gemeinden) bestellt, sind diese ebenfalls enthalten. Bei Kantonsüberschreitenden Linien wird die Kilometerleistung gemäss Prozent-Anteil Kanton Schwyz an der Linie berücksichtigt.

Insgesamt haben die Fahrplankilometer im regionalen Bahn- und Busverkehr zwischen 2013 und 2016 um über 14.7% zugenommen, wobei die Bahn rund 44% und die Busse 55% der Kilometerleistungen erbringen. Das Kilometer-Wachstum hat zwischen 2013–2015 im Raum Ausserschwyz/Einsiedeln stattgefunden. Das Wachstum ist begründet durch die Anpassungen im Zusammenhang mit den geänderten Fahrplankonzepten der 4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich.

In Innerschwyz hat die Kilometerleistung beim Busangebot zwischen 2013–2016 effektiv leicht abgenommen. Das in der Tabelle unter Bus Innerschwyz/Küssnacht ausgewiesene Wachstum von circa 200 000 Fahrplankilometer ist administrativ begründet. Die Busleistungen an der SOB-Südrampe (Arth-Goldau – Sattel und Sattel – Biberbrugg) wurden bis 2015 unter der Konzession der Schweizerischen Südostbahn AG als Bahnleistung geführt. Seit 2016 verkehren die zwei Buslinien neu unter der Konzession der Auto AG Schwyz als Busleistung Innerschwyz/Küssnacht.

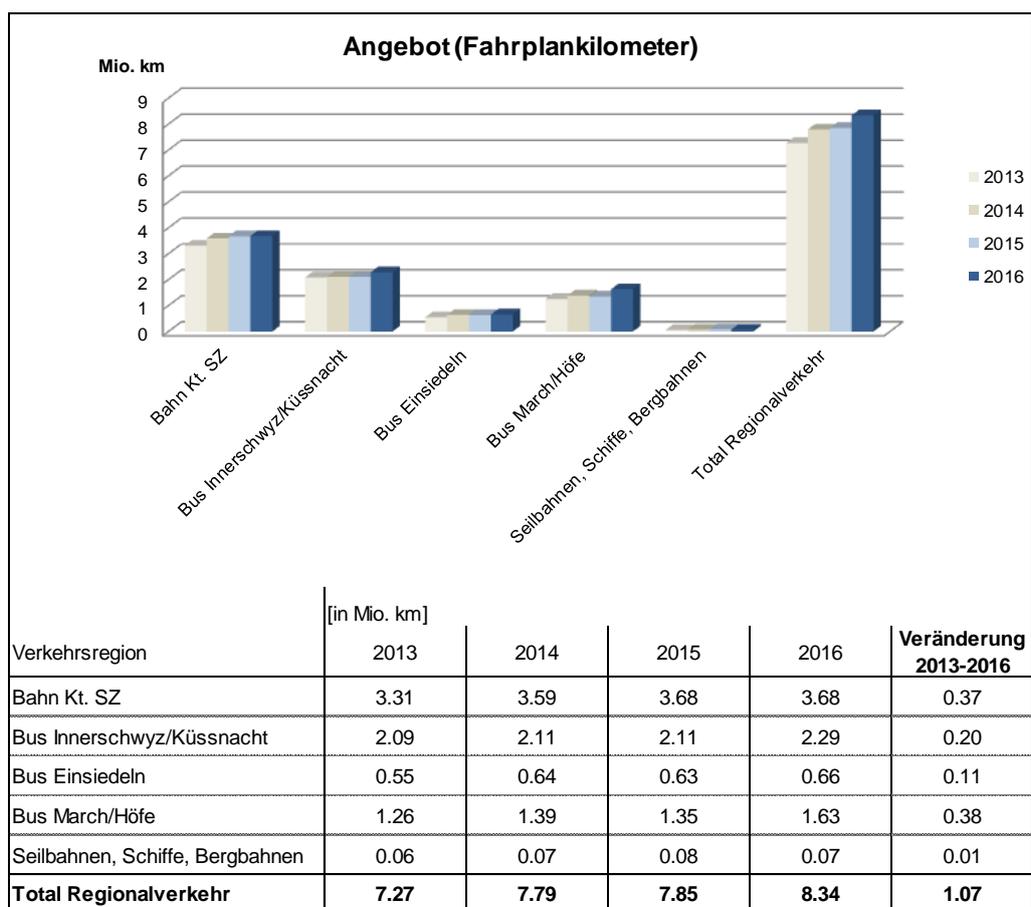


Abbildung 4: Entwicklung Angebot 2013–2016

Entwicklung Nachfrage

Die Entwicklung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz wird durch die Kennzahl der Personenkilometer aufgezeigt. Die Personenkilometer entsprechen den gesamthaft gefahrenen Kilometer aller Passagiere (Kombiniertes Mass aus Nachfrage und produktiven Kilometern).

Insgesamt wurden im Jahr 2016 bei dem vom Kanton Schwyz mitbestellten öV-Angebot 6.2 Mio. Personenkilometer mehr zurückgelegt als noch 2013. Dies entspricht einem Nachfrage-Wachstum von 2.5%. Die Nachfrage hat sich dabei beim Busangebot March/Höfe und bei den Bergbahnen positiv entwickelt.

Die Nachfrage bei den Bahnangeboten ist leicht rückläufig. In Ausserschwyz liegt die Ursache für den Nachfragerückgang bei den geänderten Angeboten und Bahnfahrplänen seit Juni 2014. Die Verschlechterung des Bahnangebots in der oberen March hat zu einem Nachfragerückgang geführt. In Innerschwyz lässt sich der Nachfragerückgang durch die rege Bautätigkeit entlang der Gotthardachse und dem damit verbundenen Qualitätsrückgang bei der Anschlusssicherheit begründen.

Die Nachfrage beim Angebot Bus Innerschwyz/Küssnacht sinkt ab 2016. Dieser Rückgang ist durch die im Grundangebot 2016–2019 beschlossenen Angebotsabbauten sowie teilweise unsicheren Anschlussverbindungen Bahn-Bus wegen Streckensperrungen begründet (Bautätigkeiten entlang Gotthard-Achse).

Die Nachfrage beim Angebot Bus Einsiedeln – Ybrig zeigt sich zwischen den Jahren 2013–2016 eher volatil. Touristische Einflüsse prägen die Nachfrage dieser Buslinien. Schönwetterperioden wirken sich stark auf den Erfolg der Buslinien aus.

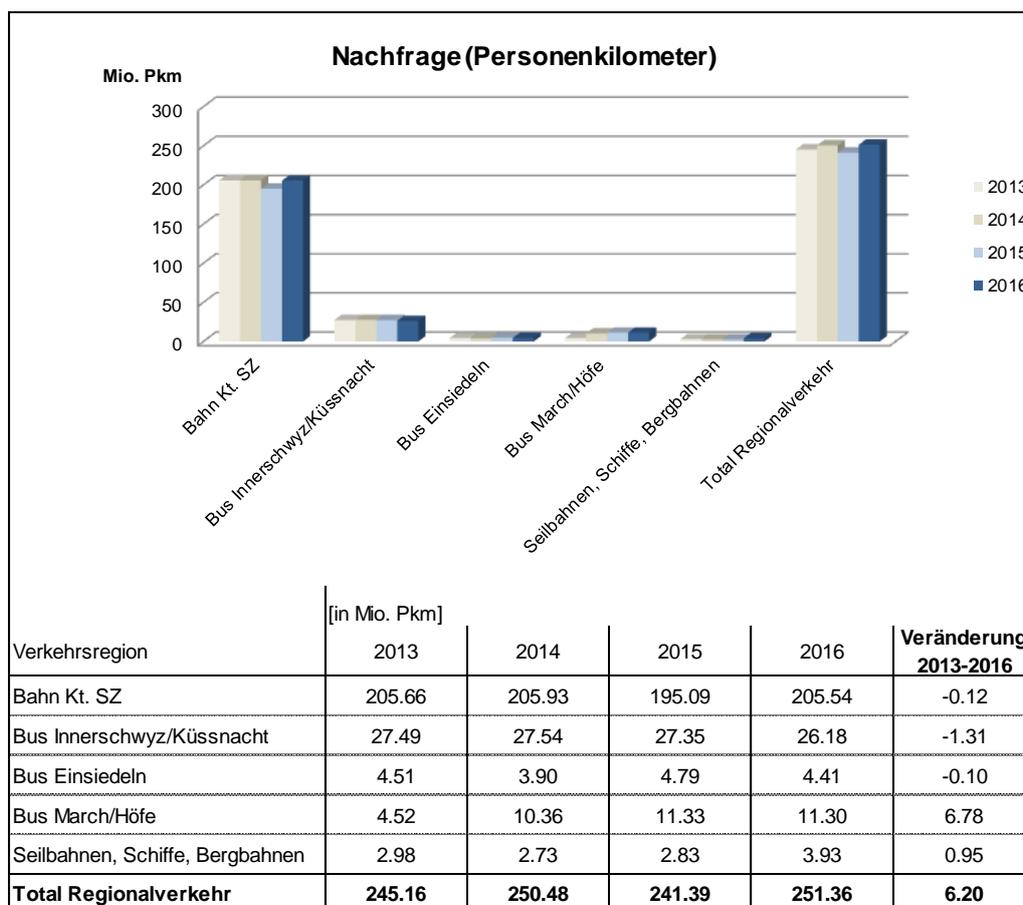


Abbildung 5: Entwicklung Nachfrage 2013–2016

Entwicklung Betriebskosten

Die Betriebskosten zeigt die Summe der Vollkosten aller abteilungsberechtigten öV-Linien im Kanton Schwyz vor Abzug der Einnahmen (Erlöse). Bei den kantonsüberschreitenden Linien sind die Vollkosten anteilmässig berücksichtigt.

Die Betriebskosten des gesamten regionalen öV-Angebots sind zwischen 2013–2016 um 6% gestiegen, was einer jährlichen Steigerung von 1.5% entspricht. Der Anteil der Betriebskosten Bahn an den gesamten Betriebskosten beträgt 68%. Der Anteil der Betriebskosten bei den Busleistungen macht 27% der gesamten Betriebskosten aus.

Die Betriebskosten sind zwischen 2013 und 2015 durch Angebotsanpassungen in Ausserschwyz im Zusammenhang mit den 4. Teilergänzungen der Züricher S-Bahnen angestiegen. Im Jahr 2016 führen Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmungen zu tieferen Vollkosten als im Vorjahr 2015.

Die Betriebskosten Bus in Innerschwyz/Küssnacht sind zwischen 2013–2016 grundsätzlich stagniert. Der Anstieg von 1.44 Mio. Franken zwischen 2013 bis 2016 ist administrativ begründet. Die Betriebskosten der Busleistungen an der SOB-Südrampe (Linien: Arth-Goldau – Sattel und Sattel – Biberbrugg) wurden bis 2015 unter der Konzession der Schweizerischen Südostbahn AG als Bahnleistung geführt. Seit 2016 verkehren die zwei Buslinien neu unter der Konzession der Auto AG Schwyz. Diese Umlagerung ist Ursache für den Betriebskostenanstieg bei der Busleistung Innerschwyz/Küssnacht.

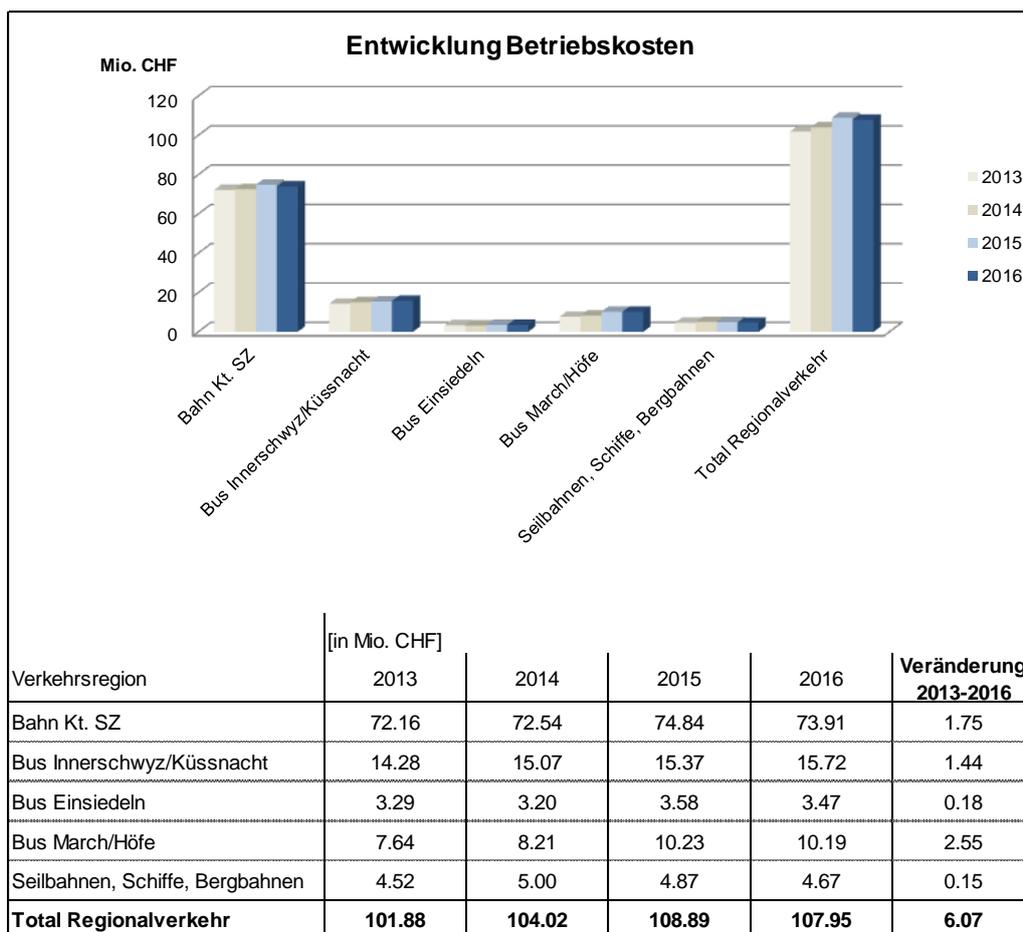


Abbildung 7: Entwicklung Betriebskosten 2013–2016

Entwicklung Abgeltungen

Die Abgeltungen entsprechen den ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr. Sie werden in Form von Betriebsbeiträgen an die Transportunternehmungen ausbezahlt. Die Abgeltungshöhe ergibt sich aus der Rechnung Vollkosten (Ausgaben) einer öV-Linie abzüglich der Markterlöse (Einnahmen).

Die Beiträge, welche an die Transportunternehmungen vom Kanton Schwyz ausgerichtet werden, sind im nachfolgenden Diagramm in der grauen Linie dargestellt. Es handelt sich um die Abgeltungen nach Abzug der Bundesbeteiligungen. 50% dieser Beiträge wurden auf die Bezirke und Gemeinden übertragen. In der blauen Linie sind die effektiven Kosten, welche den Kantonshaushalt belasten, dargestellt. Es handelt sich um die Abgeltungen nach Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge.

Im Jahr 2015 ist der Abgeltungsaufwand im Vergleich zum Vorjahr um 5.7% angestiegen. Ursache für den Anstieg sind höhere Investitionen in die geänderten Angebote in Ausserschwyz ab 2014. Im Jahr 2016 ist der Abgeltungsaufwand gegenüber dem Vorjahr um 6.6 Mio. Franken (20%) zurückgegangen. Zu diesem Rückgang haben mehrere Effekte beigetragen:

- Bis ins Jahr 2015 wurde ein Teil der Infrastrukturkosten der Schweizerischen Südostbahn AG über die Abgeltungen abgerechnet. Seit 2016 wird die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur losgelöst der Abgeltungen finanziert (Bahninfrastrukturfonds BIF).
- Die Transportunternehmungen haben ihre Kosten optimiert und die Effizienzsteigerungen an die Besteller weitergegeben.
- Zur Entlastung der Kantonsfinanzen hat sich der Kanton zudem ab 2016 aus der Mitfinanzierung verschiedener öV-Angebote zurückgezogen (Umsetzung Sparszenario im Grundangebot 2016–2019).

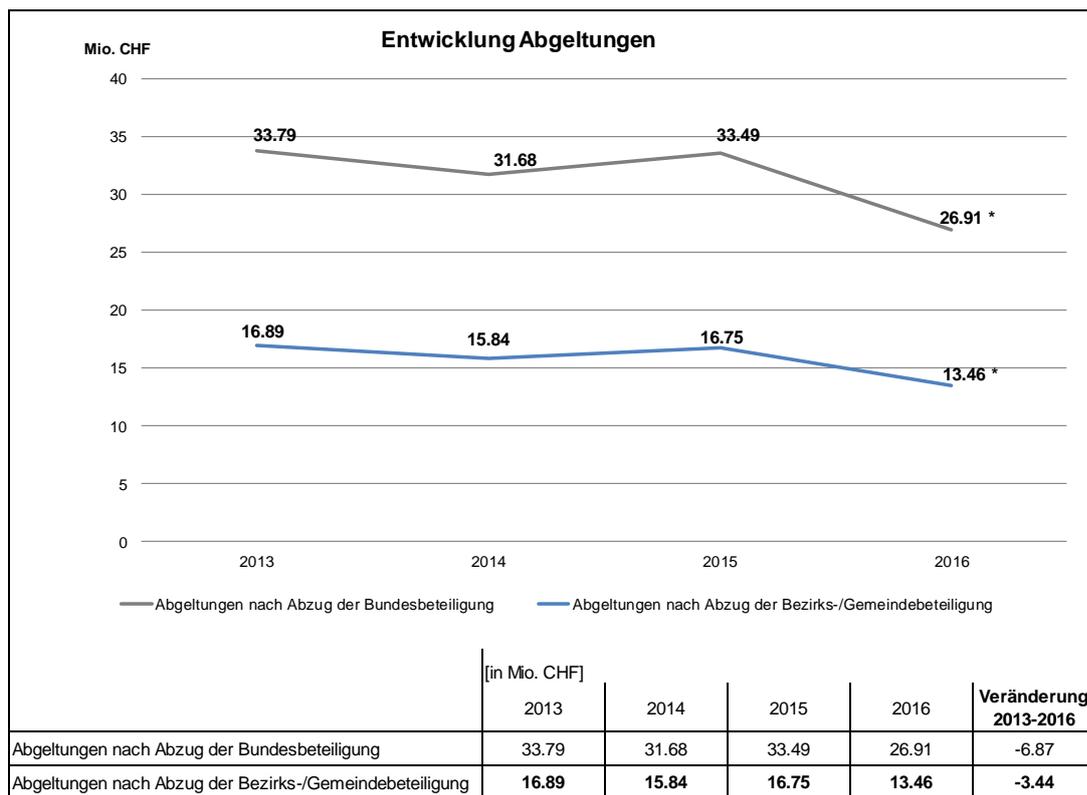


Abbildung 10: Entwicklung Abgeltungen 2013–2016

Entwicklung Kostendeckungsgrad

Die Berechnung des Kostendeckungsgrads im öffentlichen regionalen Verkehr des Kantons Schwyz erfolgt über die Summen aller Erlöse im Verhältnis zu den Betriebskosten (Vollkosten).

Der Kostendeckungsgrad konnte von 2013 auf 2016 um 2.6% auf 49.8% gesteigert werden. Dabei stieg der Kostendeckungsgrad der Bahnleistungen um 2.37% auf 50.56%. Der Kostendeckungsgrad der Busleistungen konnte ebenfalls um 2.24% gesteigert werden und beträgt Ende 2016 43.87%.

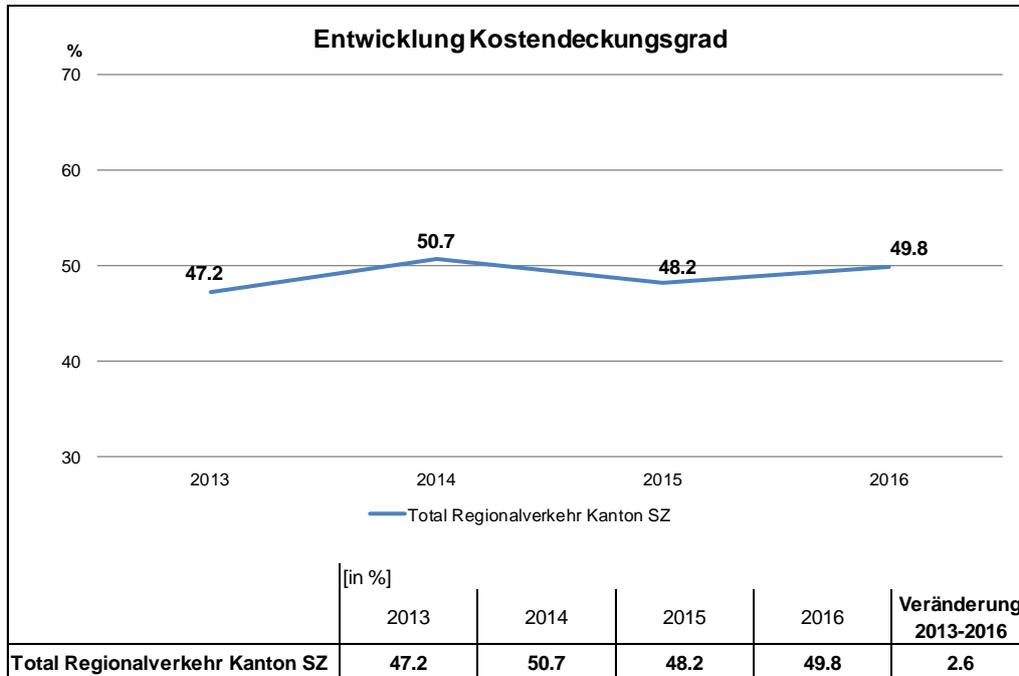


Abbildung 11: Entwicklung Kostendeckungsgrad 2013–2016

Entwicklung Abgeltung pro Kopf (Einwohner)

Die Gesamtsumme der Abgeltungen für das öV-Angebot (ohne Infrastrukturanteile) dividiert durch die Anzahl Einwohner des Kantons Schwyz zeigt die pro Kopf Ausgaben für den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz.

Zwischen 2013 und 2016 hat die pro Kopf Ausgabe für den öffentlichen Verkehr um 11.90 Franken abgenommen. Dies entspricht einem Rückgang von 6.4%. Im gleichen Zeitraum ist die Bevölkerung um 2.4% gewachsen.

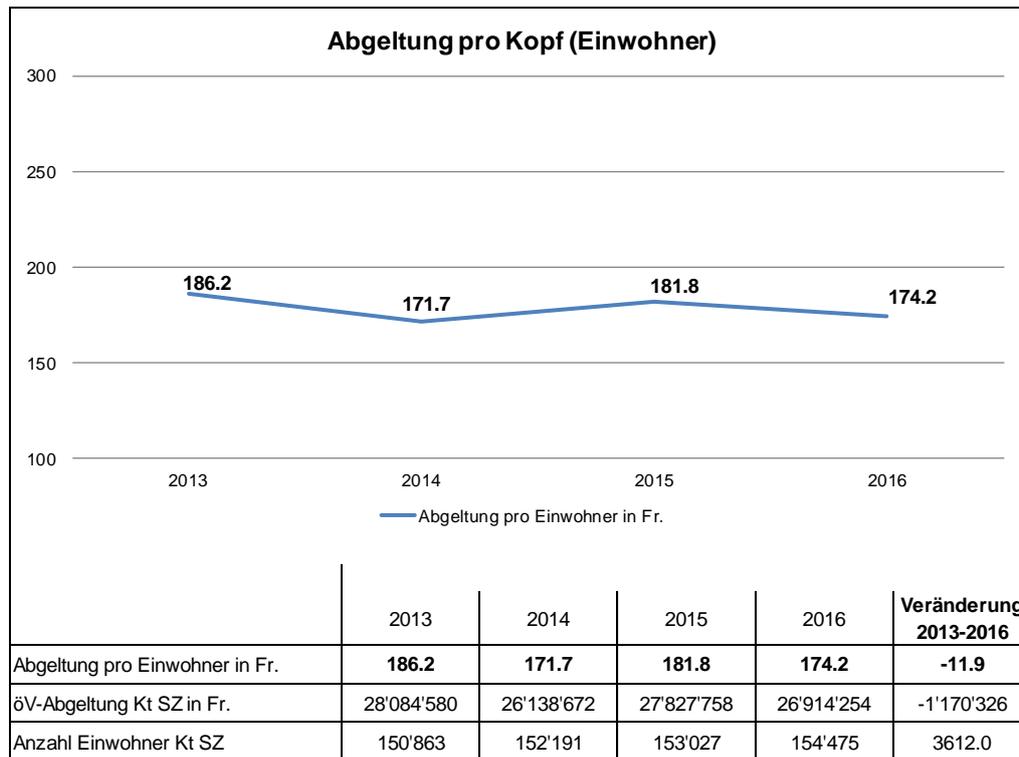


Abbildung 12: Entwicklung Abgeltung pro Kopf (Einwohner)

5. Analysebericht zum Grundangebot 2016–2019

Das Angebot 2016–2019 im Überblick

Der Kantonsrat hat im März 2015 das Grundangebot 2016–2019 genehmigt. Die grundlegenden und etablierten öV-Angebote aus der Grundangebotsperiode 2012–2015 wurden übernommen.

Der Kanton hat sich mit dem Grundangebot 2016–2019 aus der Mitfinanzierung bei fünf öV-Linien des öffentlichen Verkehrs zurückgezogen. Im Zusammenhang mit der Entlastung der angespannten Kantonsfinanzen wurde ab 2016 das Angebot reduziert und das „Sparszenario Moderat“ umgesetzt.

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 Obermach bleibt ein Dauerthema. Eine Verbesserung ist das prioritäre Ziel. Dazu müssen jedoch zuerst neue Bahninfrastrukturen gebaut werden (Überholgleisanlage Siebnen).

Eine erfreuliche Entwicklung zeigt sich bei den Busangeboten in den Regionen March und Höfe. Die Frequenzen steigen kontinuierlich. Die im Juni 2014 eingeführten neuen Buskonzepte mit Durchmesserlinien (Siebnen) werden von den Reisenden gut angenommen.

In Innerschwyz herrscht weiterhin Planungs-Unsicherheit im Zusammenhang mit der 1 1/2 Jahre vorgesehenen Streckensperrung am Zugersee Ostufer. 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 Einsprache gegen das Baugesuch der SBB. Die vorgesehene Weiterentwicklung des öV-Angebots im Talkessel Schwyz (Talkesselkonzept) bleibt blockiert und konnte vorerst nicht umgesetzt werden.

Mit dem Fahrplan 2017 wurde auf der der Nord-Süd Achse der 57 Kilometer lange Gotthardbasistunnel (GBT) in Betrieb genommen. Dadurch verkürzten sich die Reisezeiten aus dem Talkessel Schwyz, Küssnacht und Rothenthurm nach Bellinzona, Locarno und Lugano um 30 bis 40 Minuten. Milano ist am Morgen neu bereits um 09.35 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 wurde merklich verbessert.

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 Taktichten 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.

Planungsstand der Entwicklungsfelder im Grundangebot 2016–2019

Im Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs des Kantons Schwyz sind Entwicklungsfelder definiert. Sie zeigen Handlungsfelder auf, wo geänderte Rahmenbedingungen eine Anpassung der öV-Konzepte erfordern. Aufgrund ihrer fehlenden Umsetzungsreife zum Zeitpunkt des Grundangebotsbeschlusses, gelangen diese Entwicklungsfelder erst im Verlaufe der Grundangebotsperiode zur Umsetzung. Sehr oft sind Abhängigkeiten zu übergeordneten Entwicklungen und Entscheidungen nicht bereits vier Jahre im Voraus bekannt. Die Entwicklungsfelder ermöglichen es dem Regierungsrat, notwendige Massnahmen innerhalb einer Grundangebotsperiode kurzfristig umzusetzen.

Im 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 Projekten. Die Planungsunsicherheit überträgt sich auf die Projekte. Sie sind blockiert und mussten teilweise zurückgestellt werden. Die nachfolgende Tabelle gibt einen kurzen Überblick zu den Planungsständen der einzelnen Entwicklungsfelder im Grundangebot 2016–2019 (Stand Januar 2018):

Name Entwicklungsfeld	Erklärungstext aus dem Grundangebot 2016–2019	Status
Optimierung Angebot Ausser-schwyz – Innerschwyz	Die, dem Kundenbedürfnis entsprechende, Systematisierung der Frühverbindungen ermöglicht nebst verbesserten Anschlüssen in Arth-Goldau auch Anschlüsse in Pfäffikon für die Pendler von der March nach Rapperswil zur Hauptverkehrszeit am Morgen.	Zurückgestellt auf 2020. Fehlende Projektreife. Abhängigkeiten zu Sperre Zugersee Ost, Trassen- und Rollmaterialkonflikte noch ungelöst. ➔ Siehe Massnahmenblätter Nr. 4.1, 4.2, 5.5 zum Grundangebot 2020–2023
Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost	Von Dezember 2016 bis August 2018 wird die Bahnstrecke zwischen Arth-Goldau und Zug Oberwil während anderthalb Jahren für den Zugverkehr gesperrt. Die SBB baut bei Walchwil eine 1.7 Kilometer lange Doppelspur. Gleichzeitig werden Brücken, Tunnel und Bahntechnik zwischen Arth-Goldau und Zug saniert. Der Bahnhof Arth-Goldau wird behindertengerecht umgebaut. Zum Zeitpunkt der Grundangebotserstellung sind noch nicht alle Rahmenbedingungen des Ersatz- und Umleitungsangebots klar. Ziel des Entwicklungskonzepts ist es, die negativen Auswirkungen der Streckensperre für die Reisenden aus dem Kanton Schwyz zumindest teilweise abzufedern. Die Korrekturmassnahmen während der Zugerseesperre sollen für den Kanton Schwyz kosten-neutral umgesetzt werden. Die Anpassungen zum Entwicklungsfeld bewegen sich innerhalb des Finanzrahmens des neuen Grundangebots 2016–2019.	Zurückgestellt auf Juni 2019 bis Dezember 2020 (vorbehältlich eines positiven Bundesgerichtsentscheids zu Gunsten des Bauprojekts). Die zeitliche Verschiebung der Sperre schafft eine grundlegend neue Ausgangslage. Die vorbereiteten Planungen zur Sperre Zugersee können nicht übernommen werden. Planungen sind im Januar 2018 angelaufen und werden noch bis ins Jahr 2019 weitergehen. ➔ Siehe Massnahmenblatt Nr. 5.1 zum Grundangebot 2020–2023
Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus	Die S2 (Erstfeld – Zug – Baar Lindenpark) wird im Zeithorizont nach der Zugersee-Sperre (Sommer 2018) nicht mehr in den heutigen Fahrlagen verkehren können. Durch die neue ZEB-Fahrlage der S2 (Fahrplanstruktur auf der Nord-Süd-Achse, die den integralen Halbstundentakt im Fernverkehr ermöglicht und eine veränderte Fahrlage der S2 erfordert) werden die Anschlüsse auf das Bussystem erheblich erschwert. Es droht, dass zahlreiche Bahn-Bus oder	Zurückgestellt. Umsetzung ab 2020 und 2021. Das Projekt „Talkesselkonzept“ hat Umsetzungsreife erlangt. Es ist aufgrund übergeordneter Rahmenbedingungen zurückgestellt. Die Sperre am Zugersee Ostufer muss abgeschlossen sein, damit das neue Talkessel-

	<p>Bus-Bus-Verbindungen nicht, oder nur mit entsprechenden Angebotsmassnahmen sichergestellt werden können.</p> <p>Zudem hat die zur Strategie öffentlicher Verkehr 2030 erstellte Markt- und Situationsanalyse aufgezeigt, dass im Talkessel von Schwyz bedeutende Verkehrsströme bestehen, welche überdurchschnittliches öV-Potenzial aufweisen. Diese kleinräumigen regionalen Transportketten sollen bei Angebotsanpassungen, die durch übergeordnete Entwicklungen wie beispielsweise die ZEB-Fahrlage der S2 ausgelöst werden, nach Möglichkeit gestärkt und die Potenziale genutzt werden.</p> <p>Das Entwicklungsfeld Talkessel Schwyz Bahn und Bus hat zum Ziel, die regionalen öV-Verbindungen, für die ein grosses Potenzial besteht, zu stärken sowie die überregionalen Verbindungen Bahn-Bus sicherzustellen. Die raumplanerischen Entwicklungen im Talkessel von Schwyz sollen dabei berücksichtigt werden und zukunftsgerichtet in das Umsetzungskonzept einfliessen. Das Entwicklungsfeld wurde aus Kostengründen reduziert. Dies hat zur Folge, dass nur ein Teil der durch die neue Fahrlage der S2 verursachten Angebotsverschlechterungen aufgefangen werden können. Für die Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus ist ab 2018 mit jährlichen zusätzlichen Betriebskosten von maximal 1.1 Mio. Franken und ab 2019 von maximal 1.9 Mio. Franken zu rechnen.</p>	<p>konzept umgesetzt werden kann. Die Sperre soll per Dezember 2020 beendet sein. Auf diesen Zeitpunkt wird auch der Ceneri-Basistunnel für den Personenverkehr in Betrieb gehen und das Zielangebot auf der Nord-Süd-Achse eingeführt. Arth-Goldau wird zum wichtigsten öV-Knotenpunkt im Kanton Schwyz.</p> <p>Die im Grundangebot für die Fahrplanjahre 2018–2019 reservierten Mittel werden erst im Grundangebot ab 2020 benötigt.</p> <p>➔ Das neue Talkesselkonzept ist in den Massnahmenblättern Nr. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 des Grundangebots 2020–2023 erläutert.</p>
Anpassung Tarifverbund Schwyz	<p>Der Zonentarif mit den Flächenzonen des Tarifverbunds Schwyz existiert seit dem Jahr 2004. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsangebot stark verändert. Das Ziel des Entwicklungsfelds ist eine Vereinfachung des Tarifverbunds Schwyz, die Optimierung der Erlöse sowie die Anpassung an das neue Verkehrsangebot. Diese Anpassung hat keine zusätzlichen Abgeltungen zur Folge.</p>	<p>Zurückgestellt. Die Abklärungsarbeiten laufen im Jahr 2018 an.</p> <p>Eine allfällige Anpassung des Tarifverbunds Schwyz macht mit Einführung des neuen Talkesselkonzepts Sinn. Aufgrund der verschobenen Sperre am Zugersee Ostufer wird die Umsetzung des Talkesselkonzepts erst per 2021 erfolgen können.</p>
Linienoptimierungen	<p>Die Angebotsüberprüfung hat zwei interkantonale Angebote mit der Möglichkeit für Finanzeinsparungen identifiziert. Bei interkantonalen Angeboten kann der Kanton Schwyz nicht alleine Massnahmen entscheiden, welche das Angebot der ganzen Linie verändern. Hierzu sind Verhandlungen mit den Mitbestellern (Nachbarkantone und Bund) erforderlich. Im Entwicklungsfeld sollen die Linien „Schiffsbetrieb Vierwaldstättersee“ und „Buslinie Küsnacht – Udligenswil – Root D4“ mit den Bestellern diskutiert und Einsparpotenziale realisiert werden. Die Optimierungen haben keine zusätzlichen Abgeltungen zur Folge.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Umgesetzt Bei der Buslinie 29 Küsnacht – Udligenswil – Root D4 wurde mit dem Fahrplan 2018 ein neues optimiertes Angebot eingeführt. Der Bund, die Kantone Luzern und Schwyz sowie der Bezirk Küsnacht beteiligen sich an der Finanzierung. – In Abklärung Zum Angebot / Mitfinanzierung des Schiffsbetriebs auf dem Vierwaldstättersee laufen die Abklärungen noch.
Entwicklung Ausserschwyz und Region Mitte	<p>Mit Umsetzung der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich am 15. Juni 2014 entstanden verschiedene Ange-</p>	<p>Pendlerdirektzüge Einsiedeln – Zürich Enge:</p>

	<p>botsabbauten oder -verschlechterungen, die nicht korrigiert werden konnten.</p> <p>Der Verlust der Direktzüge Einsiedeln – Zürich und die Fahrlagen der S13 mit ihrer Anschlusssituation in Wädenswil ermöglichen nur noch stündliche Umsteigeverbindungen an die Arbeitsplatzorte Zürich Enge und Wiedikon.</p> <p>Während die Verbindungen von Reichenburg nach Zürich mit der S27, zwar mit zusätzlichem Umsteigen, jedoch im bisherigen Zeitrahmen möglich bleiben, haben sich die Verbindungen von Reichenburg nach Lachen stark verschlechtert.</p> <p>Konzeptionelle Angebotsänderungen, welche die mit der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich entstandenen Probleme grundsätzlich eliminieren, sind erst mit zusätzlichen Infrastrukturausbauten im Zeithorizont 2025 oder 2030 möglich. Das Entwicklungsfeld hat jedoch zum Ziel, die Mittel bereitzustellen, punktuelle Korrekturmassnahmen, wie z.B. ein Direktzugpaar von Einsiedeln nach Zürich Enge, umsetzen zu können, falls sich kurzfristig betrieblich neue Erkenntnisse ergeben, die ein solches Angebot ermöglichen.</p> <p>In der Obermarch wird die Nutzung der betrieblich notwendigen Fluchtfahrten der S27 nach Lachen für fahrplanmässige Fahrten nach wie vor angestrebt. Im Busbereich sollen minimalste Angebotsanpassungen zur Linderung der gravierendsten Angebotsverschlechterungen geprüft werden.</p> <p>Mit den im reduzierten Entwicklungsfeld 6.1 verbleibenden Massnahmen können auch die Eckanschlüsse March – Rapperswil zur Hauptverkehrszeit am Morgen verbessert werden.</p> <p>Für das Entwicklungsfeld 6.6 ist mit jährlichen zusätzlichen Betriebskosten von maximal 0.9 Mio. Franken zu rechnen.</p>	<p>Es bestehen weiterhin keine freien Zugtrassen für eine Pendlerdirektverbindung von Einsiedeln nach Zürich. Abklärungen bei der neutralen Trasseevergabestelle des Bundes haben ergeben, dass ein Gesuch für ein solches Begehren chancenlos ist. Direktzüge Einsiedeln – Zürich bleiben das strategische Ziel des Kantons Schwyz. Die Interessen werden in den verschiedenen Planungsgremien weiterhin eingebracht.</p> <p>In Abstimmung mit dem Kanton Zürich konnte mit dem Fahrplan 2018 ein zusätzlicher Verdichtungszug am Morgen zwischen Samstagern – Wädenswil eingeführt werden. Er korrigiert, in der Hauptverkehrszeit im Korridor Einsiedeln – Wädenswil – Zürich Enge, den mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich erfolgten Angebotsabbau wenigstens teilweise. Nach Zürich Enge bestehen zwischen 07:00–08:00 Uhr neu drei Verbindungen pro Stunde und alle Bahnhöfe am linken Zürichseeufer werden mindestens halbstündlich erreicht.</p> <p>Bahnangebot Obermarch (S27):</p> <p>➔ Siehe Massnahmenblatt Nr. 5.7 zum Grundangebot 2020-2023</p> <p>Verbesserung Eckanschluss March – Rapperswil zur Hauptverkehrszeit:</p> <p>➔ Siehe Massnahmenblatt Nr. 5.5 zum neuen 2020-2023</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabelle 1: Umsetzungsstand Entwicklungsfelder 2016 - 2019

6. Rückmeldungen der 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 nebst 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 Ziele zeigt sich regional eine grosse Streuung. Von mehreren Gemeinden wird die Verbindung Ausserschwyz – Innerschwyz als ungenügend betrachtet. Hier stechen 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.

7. Verkehrsströme im Kanton Schwyz

Die nachfolgende Abbildung zeigt die aufkommensstärksten Verkehrsströme 2014 aus der Studie der Markt und Situationsanalyse. Die Übersicht zeigt die Gesamtverkehrsströme aller Verkehrsmittelgruppen (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr). Sie gibt einen aussagekräftigen Überblick zur räumlichen Verteilung der Nachfrage. Die verkehrliche Zweiteilung des Kantons aufgrund der unterschiedlichen funktionalräumlichen Ausrichtung lässt sich gut erkennen. Auf der einen Seite die Verkehrsströme der Innerschwyz, die vor allem in die Kantone Luzern und Zug/Zürich ausgerichtet sind. Auf der anderen Seite die Ausserschwyz, die verkehrlich am intensivsten mit den Räumen rund um den Zürichsee verknüpft ist. Bei den Ausserschwyzern Verkehrsbeziehungen fällt zudem auf, dass neben den Relationen in den Grossraum Zürich auch die Beziehungen mit den östlichen Nachbargebieten (See-Gaster, Kanton Glarus) stark nachgefragt werden. Der zentral gelegene Raum Einsiedeln/Rothenthurm ist verkehrlich sowohl mit der Innerschwyz als auch mit der Ausserschwyz und dem Grossraum Zürich verknüpft.

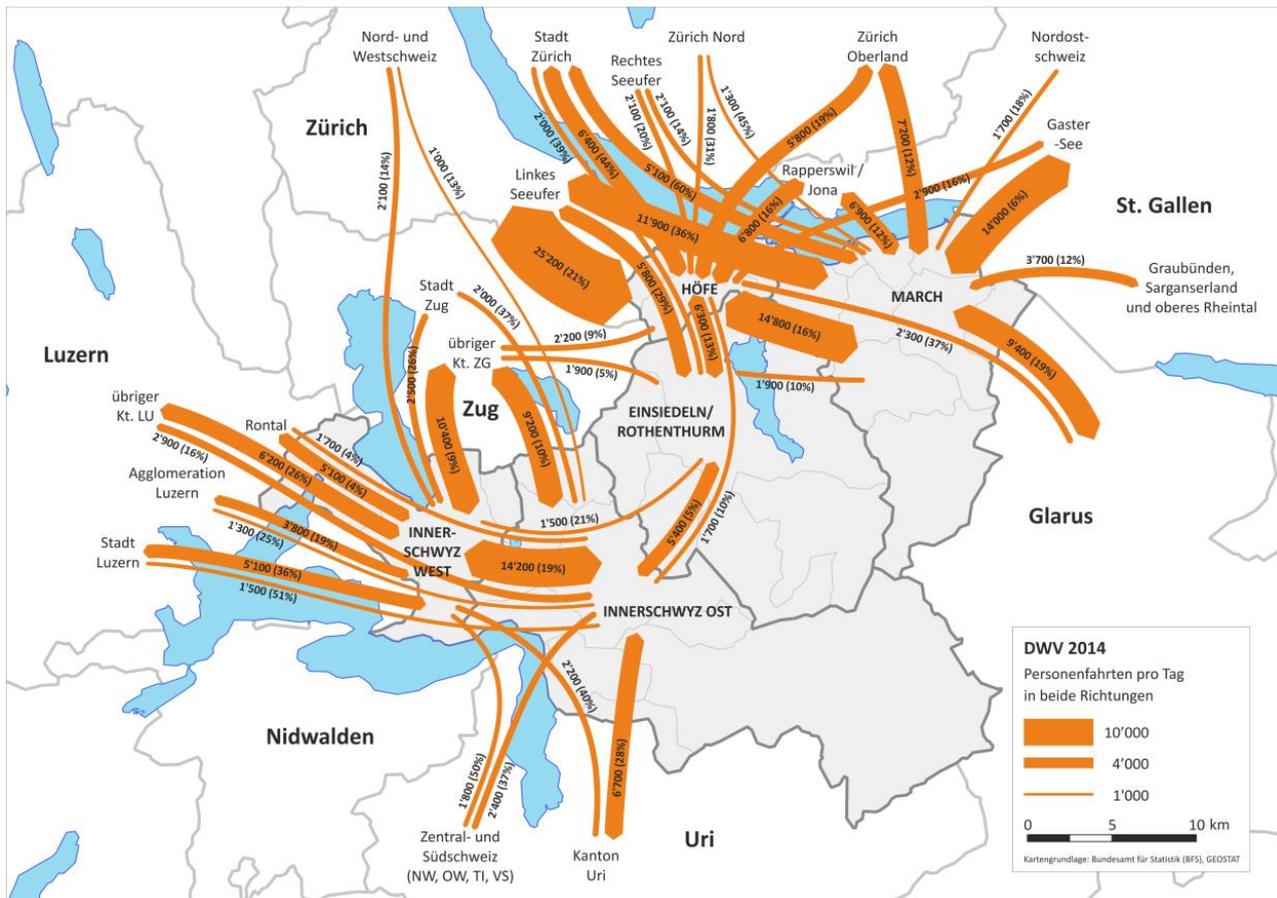


Abbildung 14: Übersicht aufkommensstärkste Verkehrsströme Kanton Schwyz (Gesamtverkehr)

8. Erkenntnisse für das neue Grundangebot 2020–2023

Zusammenfassend lassen sich aus der Analyse und der Erfolgskontrolle für das Grundangebot 2020–2023 folgende Erkenntnisse ableiten.

Finanzielle Sicht

- Die Bahnfahrpläne bilden das Fundament des öV-Systems. Sie beeinflussen das Angebot der nachgelagerten Busse massgeblich und sind letztendlich entscheidend für ein effizientes und wirtschaftliches öV-Gesamtsystem im Kanton Schwyz.
- Mit Sparmassnahmen beim öV-Angebot wird der finanzielle Erfolg einer öV-Linie kurzfristig verbessert. Es gilt dabei aber die Auswirkungen auf die Nachfrage zu beachten. Der Erfolg einer öV-Linie reduziert sich bei einem Nachfragerückgang erst zeitverzögert nach etwa zwei Jahren. Ein Nachfragerückgang führt zu tieferen Erlösen (Ticketeinnahmen). Die tieferen Erlöse sind zeitverzögert in den Offerten der Transportunternehmungen berücksichtigt. Tiefere Erlöse führen letztendlich zu einer Steigerung beim Abgeltungsaufwand.

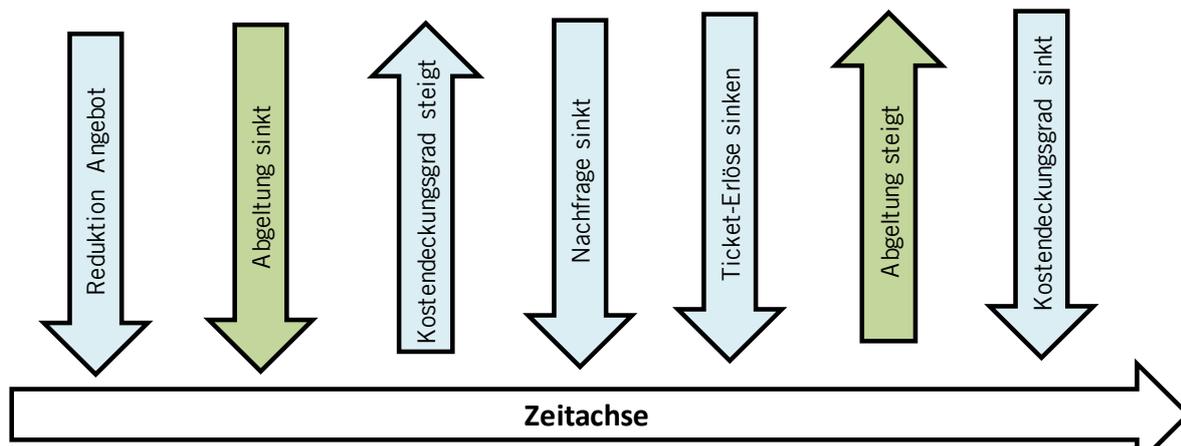


Abbildung 15: Wirkungen Angebotsreduktion

Angebots- und Nachfragesicht

- Aufgrund einer grossen Dynamik im Umfeld des öffentlichen Verkehrs gewinnt die kurzfristige Handlungskompetenz zunehmend an Bedeutung.
- Es braucht Investitionen ins Angebot, damit der öffentliche Verkehr mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen kann. Zudem stehen in den nächsten Jahren bei vielen Behörden (Kanton, Bezirke und Gemeinden) Investitionen in die Strasseninfrastruktur an, damit der öffentliche Verkehr langfristig erfolgreich zur Verkehrsbewältigung beitragen kann.
- öV-Konzepte mit Direktverbindungen (z.B. Durchmesserlinien) führen zu einem Nachfragewachstum.
- Die Nachfrage beim Freizeit- und Ausflugsverkehr wächst kontinuierlich.

Qualitative Sicht

- Die starke Konzentration von Reisenden auf die Spitzenzeiten (Hauptverkehrszeiten) führt sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zu Verspätungen. Die Herausforderung zur Sicherstellung von zuverlässigen Reiserverbindungen (vor allem Umsteigeverbindungen) steigt kontinuierlich.
- Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs hat höchste Priorität. Unzuverlässige Reiserverbindungen (unsichere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn bzw. Bahn und Bus) führen zu einem Nachfragerückgang, was letztendlich auch den finanziellen Erfolg des öV-Angebots schmälert.

9. Rechtliche und Planerische Einbettung des Grundangebots 2020–2023

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.

Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs orientiert sich an folgenden Rechts- und Planungsgrundlagen:

Rechtsgrundlagen

Die kantonalen Rechtsgrundlagen bleiben gleich wie bei der Erarbeitung des letzten Grundangebots und werden übernommen. Die kantonale Rechtsgrundlage bildet das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz (GöV).

Das Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG, SR 745.16) und die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (ARPV, SR 745.16) bildet den rechtlichen Rahmen der Bundesbeteiligungen am regionalen öffentlichen Verkehr im Kanton.

Das kantonale Recht kann von der Abgeltungsberechtigung des Bundes abweichen.

Richtplan des Kantons Schwyz

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat mit Beschluss Nr. 209 vom 8. März 2016 den neuen Richtplan beschlossen. Der Richtplan enthält Ziele, Massnahmen und Vorgehen für den öffentlichen Verkehr. Er dient als Steuerungsinstrument bei der Erarbeitung des Grundangebots 2020–2023. Der Richtplan baut auf der Raumentwicklungsstrategie auf.

Strategie Wirtschaft und Wohnen

Die Strategie „Wirtschaft und Wohnen im Kanton Schwyz“ ist das Führungsinstrument des Regierungsrates für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts und des Wohnorts des Kantons Schwyz. Die Strategie enthält Zielsetzungen für den Verkehr, bzw. den öffentlichen Verkehr.

Strategie öffentlicher Verkehr 2030

Der Regierungsrat genehmigte mit Beschluss Nr. 420 vom 15. April 2014 die Strategie öffentlicher Verkehr 2030. Die öV-Strategie zeigt auf, welche Entwicklungen und Massnahmen längerfristig nötig sind, damit der öffentliche Verkehr seinen Anteil zur Sicherung der zukünftigen Mobilität im Kanton Schwyz beitragen kann. Sie dient als Orientierungshilfe bei der Erarbeitung des Grundangebots.

Umsetzungsprogramm zu Strategie öffentlicher Verkehr

Mit Beschluss Nr. 624 vom 5. Juli 2016 hat der Regierungsrat zustimmend vom Umsetzungsprogramm Strategie öffentlicher Verkehr 2030 Kenntnis genommen. Mit dem Umsetzungsprogramm wird der Regierungsrat einmal jährlich über den Stand der Projekte, Planungen und Umsetzungen von Angebots- und Infrastrukturmassnahmen informiert. Es soll auch die Erkenntnisse aus der Gesamtverkehrsstrategie berücksichtigen. Das Umsetzungsprogramm zur öV-Strategie dient als planerisches Bindeglied zwischen der Strategie und dem Grundangebot.

Grundangebot 2016–2019

Gestützt auf § 10 Bst. a GöV hat der Kantonsrat im März 2015 das Grundangebot 2016–2019 genehmigt. Das Grundangebot 2016–2019 bildet die Basis für das Grundangebot 2020–2023. Die etablierten und bewährten öV-Angebote werden übernommen und dem geänderten Umfeld angepasst.

Gesamtverkehrsstrategie 2040

Im Sommer 2017 wurde die kantonale Gesamtverkehrsstrategie 2040 verabschiedet. Sie soll dazu beitragen die einzelnen Verkehrssysteme besser aufeinander abzustimmen. Gleichzeitig dient sie der Koordination aller am Planungsprozess Betroffenen und Beteiligten. Damit steigt auch die Akzeptanz von entsprechenden Vorhaben im Verkehrssystem. Zusätzlich sichert und erhöht ein auf alle Teilsysteme

abgestimmtes und effizientes Gesamtverkehrssystem die Standortattraktivität des Kantons Schwyz – Wirtschaft und Bevölkerung profitieren davon. Gleiches gilt für den Kanton als Tourismusstandort. Die Gesamtverkehrsstrategie enthält Strategische Grundsätze als Handlungsrahmen für den öffentlichen Verkehr.

10. Übergeordnete Rahmenbedingungen 2020–2023

Rahmenbedingungen Schiene

Die Bahnfahrpläne der Fernverkehrszüge und der S-Bahnen bilden das Fundament des öV-Angebots im Kanton Schwyz. Der Güterverkehr beeinflusst den Fahrplan der Personenzüge. 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 Grundangebotsperiode 2020–2023 verändert sich vor allem im Raum Innerschwyz die Fahrplanstruktur der Bahn. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den wichtigsten Änderungen in den Bahnkorridoren im Kanton Schwyz. Für den Erhalt der Reiseverbindungen ist es zentral, das Busangebot den Änderungen der Bahn anzupassen.

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 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 Lindenpark – 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 –	2021	Trassierung der HVZ	Die Trassierung der HVZ Züge

Arth-Goldau – Gotthard – Tessin		Züge (Verstärkungszüge zur Hauptverkehrszeit)	¹¹ S3 (Brunnen – Luzern und S32 (Arth-Goldau – Rotkreuz) sind aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlagen im Netznutzungskonzept bzw. Netznutzungsplan des Bundes nicht mehr gesichert.
---------------------------------	--	-----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabelle 2: Rahmenbedingungen Schiene 2020–2023

Im Korridor Zürich – Chur sind im Zeithorizont 2020–2023 keine grundlegenden Änderungen der Bahnfahrpläne vorgesehen. Für eine Verbesserung des Bahnangebots in der oberen March braucht es zusätzliche Infrastrukturen (Überholgleisanlage Siebnen-Wangen). Die Abklärungen zur Überholgleisanlage laufen noch. Der Bund wird über die Realisierung entscheiden und die entsprechenden Projekte dazu bei SBB Infrastruktur freigeben. Bei positiver Entscheidung darf mit einer Inbetriebnahme der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen im Grundangebot 2024–2027 gerechnet werden.

In den SOB Korridoren Einsiedeln – Wädenswil sowie Rapperswil – Arth-Goldau sind keine grundlegenden Änderungen der Bahnfahrpläne geplant. Zwischen Einsiedeln und Wädenswil wird auf eine Angebotsverbesserung mit systematischen Zugfahrplänen bei der S13 Einsiedeln – Wädenswil hingearbeitet. Dazu ist ein Doppelspurausbau Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg nötig. Nebst systematischen Zugfahrplänen ist die Doppelspur auch für die Verbesserung der Fahrplanstabilität im Raum Einsiedeln – Höfe sehr zentral. Die Doppelspur Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg hat sehr gute Chancen, mit dem nächsten Bahnausbau des Bundes beschlossen zu werden. Mit einer Inbetriebnahme darf aus heutiger Sicht im Grundangebot 2024–2027 gerechnet werden.

Mit dem behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs Sattel-Ägeri wird die Bahnhaltestelle circa 500 Meter Richtung Norden zur Krone verschoben. Dies ermöglicht ab 2021 einen Verknüpfungspunkt Bahn-Bus einzurichten und die Verbindungen Ausserschwyz – Innerschwyz zu verbessern.

Auf der Gotthard Achse Zürich – Zug/Luzern – Arth-Goldau – Gotthard – Tessin sind grössere Veränderungen bei den Bahnfahrplänen geplant. Im ersten Jahr des Grundangebots 2020–2023 wird voraussichtlich die Eisenbahnstrecke Arth-Goldau – Walchwil – Oberwil gesperrt sein (Sperrung Zugersee Ost). Die SBB baut bei Walchwil eine 1.7 Kilometer lange Doppelspur. Gleichzeitig werden Brücken, Tunnel und Bahntechnik zwischen Arth-Goldau und Zug saniert. Am Bahnhof Arth-Goldau wird der behindertengerechte Umbau abgeschlossen. Die Gotthard Fernverkehrszüge werden via Rotkreuz umgeleitet. Die S2 Baar Lindenpark – Arth-Goldau – Erstfeld verkehrt zwischen Rotkreuz – Arth-Goldau – Flüelen. Die S32 Arth-Goldau – Immensee – Rotkreuz kann nicht verkehren. Der Umleitungsfahrplan zur Sperrung Zugersee Ost führt zu einer grundlegend veränderten Ausgangslage für die Bahn- und Busanschlüsse im Talkessel von Schwyz.

Ab 2021 beginnt auf der Nord-Süd-Achse am Gotthard ein neues Zeitalter. Die Umbauarbeiten sind zum grössten Teil abgeschlossen. Der Ceneri-Basistunnel ist in Betrieb. Das Angebot beim Fernverkehr (EC, IC) wird zum integralen Halbstundentakt ausgebaut. Die S2 Baar Lindenpark – Zug – Arth-Goldau – Erstfeld verkehrt in einer geänderten Zugfahrpläne (ZEB-Fahrpläne). Mit der geplanten Kooperation SBB-SOB beim Fernverkehr wird der stündliche Interregio Basel/Zürich wieder als Direktverbindung über die Gotthard Bergstrecke ins Tessin geführt. Das Busangebot im Talkessel von Schwyz wird an das geänderte Bahnangebot angepasst. Das neue „Talkesselkonzept“ wird umgesetzt. Die neue Fahrplanstruktur am Gotthard verändert die Ausgangslage für die Verstärkungszüge zur Hauptverkehrszeit (S3 Brunnen – Luzern und S32 Arth-Goldau/Immensee – Rotkreuz). Die Zugtrassen dieser Züge sind aktuell noch nicht gesichert. Der Planungsprozess dazu wird von SBB Infrastruktur ab Herbst 2018 gestartet.

¹¹ Hauptverkehrszeit

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 und 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 strassengebunden öffentlichen Verkehrs zu erwarten. Mit dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (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.

11. Stossrichtungen im Grundangebot 2020–2023

- Die etablierten und bewährten öV-Angebote des 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 20:00 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht bestellt. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten ist das Angebot der Nachfrage angepasst.

12. Verkehrsregion March, die wichtigsten Änderungen

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 Überholgleises 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 07:00 und 08:00 Uhr aus Richtung March gestärkt werden.

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

Entwicklungsfeld Sicherstellung Bahnerschliessung Obermarch



Abbildung 16: S27 in Siebnen-Wangen

In der Verkehrsregion March führen die Bahnfahrpläne zu keinen nennenswerten Veränderungen der Rahmenbedingungen. Allerdings steht ein wegweisender Entscheid für die zukünftige Bahnerschliessung der Oberen March kurz bevor.

Damit das Bahnangebot für Schübelbach-Buttikon und Reichenburg verbessert und der Bahnzugang langfristig erhalten bleiben kann, braucht es den Bau einer Überholgleisanlage in Siebnen-Wangen. Die Überholgleisanlage ermöglicht ein Betriebskonzept der Zürcher S-Bahn mit Bedienung der Bahnhöfe Schübelbach-Buttikon und Reichenburg.

Die Überholgleisanlage ist im Ausbauprogramm des Bundes für den Horizont 2025 enthalten (FABI-STEP AS 2025) und zeigt sich aufwärtskompatibel nutzbar mit den Bahnplanungen der Jahre 2025/2030/2035. Im Rahmen der Überprüfungsarbeiten zur langfristigen Nutzbarkeit der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen, sind zusätzliche Varianten für das zukünftige Betriebskonzept der Zürcher S-Bahn vorgeschlagen worden. Als weitere Erschliessungsvariante steht das Betriebskonzept mit einem Wendegleis in Siebnen-Wangen im Raum. Im Betriebskonzept der Variante Wendegleis würde die S-Bahn Zürich in Siebnen-Wangen enden. Die Gemeinden

Schübelbach (Bahnhof Schübelbach-Buttikon) und Reichenburg würden den Bahnzugang verlieren und zukünftig mit dem Bus in das Bahnangebot in Siebnen-Wangen eingebunden.

Der Kanton Schwyz, der Bezirk March und sämtliche neun Gemeinden in der March fordern beim Bund den Bau des Überholgleises Siebnen-Wangen. Die Übergangslösung mit dem Shuttle-Zug S27 und der durchfahrenden Zürcher S-Bahn ohne Halt in der Obermarch kann nicht Dauerzustand bleiben. Der Bau einer Wendegleisanlage anstatt einer Überholgleisanlage wird nicht akzeptiert. Sie würde den endgültigen Verlust des Bahnzugangs für Schübelbach-Buttikon und Reichenburg bedeuten.

Der Bund entscheidet im Jahr 2018 welche Infrastruktur in Siebnen-Wangen gebaut wird. Dies setzt den Rahmen für das zukünftige Betriebskonzept der Zürcher S-Bahn und damit auch für die Bahnerschliessung der Oberen March. Die Projektierung, Plangenehmigung und Realisierung wird mehrere Jahre dauern. Mit einer Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur in Siebnen-Wangen darf innerhalb der nächsten Grundangebotsperiode 2024-2027 gerechnet werden.

Das Angebot der S27 soll weitergeführt werden, bis die Zürcher S-Bahn in Reichenburg und Schübelbach-Buttikon wieder anhalten kann. Das Rollmaterial der S27 ist veraltet und kann voraussichtlich noch bis Ende 2019 eingesetzt werden. Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) prüft aktuell Ersatzbeschaffungen für das Rollmaterial. Tendenziell führt das geänderten Rollmaterial ab 2020 zu höheren Kosten bei der S27 (March Shuttle).

Entwicklungsfeld für verbesserte Pendlerverbindungen nach Rapperswil

Mit dem Entwicklungsfeld „Pendlerverbindungen nach Rapperswil“ sollen die Verbindungen über den Seedamm nach Rapperswil um 07 Uhr und 08 Uhr verbessert werden. Das Entwicklungsfeld verfolgt mehrere Ziele:

- Rapperswil wird aus der Obermarch neu zusätzlich um 07Uhr und 08 Uhr erreicht.
- Reisende ab Siebnen-Wangen und Lachen profitieren von zwei zusätzlichen und fünf Minuten schnelleren Verbindungen nach Rapperswil.
- Aus Richtung linkes Zürichseeufer werden zwei neue Umsteigeverbindungen um 07:00 und 08:00 Uhr von der S2 nach Rapperswil geschaffen.



Abbildung 17: Voralpenexpress auf dem Seedamm

- Mit einem verbesserten öV-Angebot zu Spitzenzeiten aus der Verkehrsregion March und vom Linken Zürichseeufer nach Rapperswil, kann der öV mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom MIV-Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften und der Seedamm.

Die Verbesserung der öV-Verbindungen über den Seedamm nach Rapperswil steht in einem komplexen Planungsumfeld mit zahlreichen Abhängigkeiten. Mit dem Entwicklungsfeld wird eine Lösung gesucht, welche entkoppelt von den offenen Fragestellungen, kompatibel zu zukünftigen Angebotskonzepten umgesetzt werden kann.

Verkehrsregion March, die öV-Massnahmen im Überblick

Im separaten Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020–2023 sind die öV-Massnahmen der Verkehrsregion March detailliert beschrieben.

Nr.	Name der öV-Massnahme
4.1	Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen
4.2	Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss
5.5	Entwicklungsfeld Pendlerverbindung nach Rapperswil
5.7	Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung

Tabelle 3: Übersicht öV-Massnahmen Verkehrsregion March

13. Verkehrsregion Höfe, die wichtigsten Änderungen

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 erschlossenen 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 Linien-Strukturen. Sämtliche Anpassungen beim Busangebot haben kompatibel zu den zukünftigen Bahnfahrlagen 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 07:00 und 08:00 Uhr verbessert werden.

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

Entwicklungsfeld für ein verbessertes Buskonzept Höfe

Im Bezirk Höfe verkehren drei kantonale Buslinien und vier Ortsbuslinien. Es bestehen mehrheitlich gute Anschlüsse zwischen Bahn und Bus. Sie sind grundsätzlich Richtung Zürich und linkes Zürichseeufer ausgerichtet. Die Betriebskonzepte der Buslinien sind sehr effizient und umlaufoptimiert geplant. Die topografisch anspruchsvolle und disperse Siedlungsstruktur bringt es mit sich, dass viele mit dem Bus erschlossenen Gebiete heute nicht optimal miteinander vernetzt sind.



Abbildung 18: PostAuto in Wollerau

In Zusammenarbeit mit SNZ Ingenieure und Planer AG wurde das Bussystem im Bezirk Höfe im Jahr 2017 analysiert und einer Erfolgskontrolle unterzogen. Die Analyse des Buskonzepts Höfe zeigt ein sehr breites Handlungsfeld mit vielen komplexen Fragestellungen, welche in Abhängigkeit untereinander stehen. 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 althergebrachten Linien-Strukturen. Auf der Basis der erarbeiteten Grundlagen werden die Abklärungs- und Vertiefungsarbeiten in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Transportunternehmungen im Bezirk Höfe weitergeführt. Im

Grundangebot 2020–2023 wird dazu ein Entwicklungsfeld eingestellt.

Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel, mit einer ganzheitlichen Betrachtung Synergien im Buskonzept des Bezirkes Höfe zu erkennen und auszunutzen. Bei der Weiterentwicklung des öV-Angebots sollen in erster Priorität die Verkehrsströme nach Zürich und zum linken Seeufer, weiter im Lokalverkehr und Richtung Rapperswil abgedeckt werden.

Es ist wichtig, dass allfällige Änderungen beim regionalen Busangebot im Bezirk Höfe aufwärtskompatibel zu den neuen Bahnfahrplänen mit einem Doppelspurausbau Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg erfolgen, damit das Angebot nicht nach kurzer Zeit wieder angepasst werden muss. Mit dem Bau der Doppelspurstrecke zwischen Schindellegi-Feusisberg und Biberbrugg wird das Angebot der S13 auf einen exakten 30-Minuten-Takt systematisiert und in Wädenswil halbstündlich Anschluss zur S8 hergestellt. Mit der Inbetriebnahme der Doppelspur Schindellegi darf im Grundangebot 2024–2027 gerechnet werden. Die geänderten Bahnfahrpläne der S13 führen dann zu einer neuen Ausgangslage für die Buslinien mit Bahnanschluss in Schindellegi-Feusisberg und Samstagern.

Entwicklungsfeld für verbesserte Pendlerverbindungen nach Rapperswil

Mit dem Entwicklungsfeld „Pendlerverbindungen nach Rapperswil“ sollen die Verbindungen über den Seedamm nach Rapperswil um 07:00 und 08:00 Uhr verbessert werden. Das Entwicklungsfeld verfolgt mehrere Ziele:

- Reisende ab Pfäffikon SZ profitieren von zwei zusätzlichen Verbindungen um 07:00 und 08:00 Uhr.
- Aus Richtung linkes Zürichseeufer werden zwei neue Umsteigeverbindungen um 07:00 und 08:00 Uhr von der S2 nach Rapperswil geschaffen.
- Rapperswil wird aus der Obermarch neu zusätzlich um 07:00 und 08:00 Uhr erreicht.
- Reisende ab Siebnen-Wangen und Lachen profitieren von zwei zusätzlichen und fünf Minuten schnelleren Verbindungen nach Rapperswil.
- Mit einem verbesserten öV-Angebot zu Spitzenzeiten aus der Verkehrsregion March und vom Linken Zürichseeufer nach Rapperswil, kann der öV mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom MIV-Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften und der Seedamm.



Abbildung 19: Voralpenexpress auf dem Seedamm

Die Verbesserung der öV-Verbindungen über den Seedamm nach Rapperswil steht in einem komplexen Planungsumfeld mit zahlreichen Abhängigkeiten. Mit dem Entwicklungsfeld wird eine Lösung gesucht, welche entkoppelt von den offenen Fragestellungen, kompatibel zu zukünftigen Angebotskonzepten umgesetzt werden kann.

Verkehrsregion Höfe, die öV-Massnahmen im Überblick

Im separaten Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020–2023 sind die öV-Massnahmen der Verkehrsregion Höfe detailliert beschrieben.

Nr.	Name der öV-Massnahme
4.1	Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen
4.2	Rapperswil – Arth-Goldau, neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss
5.4	Entwicklungsfeld Höfe, Optimierung Buskonzept
5.5	Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil

Tabelle 4: Übersicht öV-Massnahmen Verkehrsregion Höfe

14. Verkehrsregion Mitte, die wichtigsten Änderungen

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.

Entwicklungsfeld für das Buskonzept Einsiedeln-Ybrig

Im Raum Einsiedeln verändern sich mittelfristig die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr. Die Entwicklung in Einsiedeln ist auch für die Ortschaften im Alpthal und Ybrig von Bedeutung. Einsiedeln ist das regionale Zentrum und der Busbahnhof Einsiedeln dient als öV-Drehscheibe.

Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel das Buskonzept im Raum Einsiedeln-Ybrig weiterzuentwickeln. Das Angebot der kantonalen Buslinien wird mit dem Angebot der Ortsbuslinien Einsiedeln abgestimmt um Synergieeffekte zu erzielen. Gleichzeitig wird das Buskonzept den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst. In der Arbeitsgruppe „Buskonzept Einsiedeln – Ybrig“ sind der Bezirk Einsiedeln, die Post-Auto AG und das Amt für öffentlichen Verkehr vertreten. Gemeinsam wird das Buskonzept für die Zukunft fit gemacht. Bei der Konzeptentwicklung sind die nachfolgenden Fragestellungen von Bedeutung:

- Funktionalität neuer Busbahnhof Einsiedeln
- Buslinienführung im Ortskern von Einsiedeln
- Ausnutzung von Standzeiten der kantonalen Buslinien am Bahnhof Einsiedeln für die Ortserschließung
- Szenario Buskonzept Einsiedeln-Ybrig ohne Willerzeller Viadukt
- Vorbereiten Buskonzept für die neue Anschluss-Situation am Bahnhof Einsiedeln (systematische S13 Einsiedeln – Wädenswil mit Doppelspur Schindellegi)

Unter dem Lead des Bezirkes Einsiedeln sind die Planungen für den neuen Busbahnhof Einsiedeln angelaufen. Die Anzahl Buskanten und die Anordnung der Buskanten werden zukunftsgerichtet geplant. Die Infrastruktur soll langfristig genutzt werden können und die Anforderungen des behindertengerechten Bauens erfüllen. Der Busbahnhof Einsiedeln hat für den Kanton eine grosse Bedeutung. Er dient als regionale öV-Drehscheibe und verbindet das Bahn- mit dem Busangebot. Die Ortschaften im Ybrig und im Alpthal sind mit ihren Buslinien am Bahnhof Einsiedeln ins Bahnangebot eingebunden.

Die Linienführung der kantonalen Busse und der Ortsbusse im Ortskern von Einsiedeln soll zukunftsgerichtet festgelegt werden. Der Ortskern von Einsiedeln ist historisch gewachsen und die Platzverhältnisse im Strassenraum sind teilweise sehr eng. Es ist eine Herausforderung den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden. Für einen attraktiven öV ist es wichtig, möglichst nahe bei den zentralen und publikumsintensiven Einrichtungen anhalten zu können. Nebst dem Bahnhofgebiet Einsiedeln ist deshalb auch der Klosterplatz ein wichtiges Ziel für den öV.

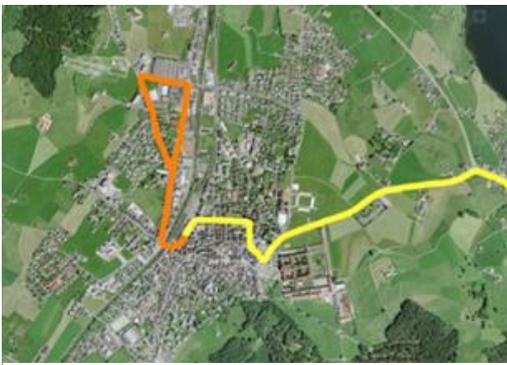


Abbildung 20: Variante Ortschafterschliessung Einsiedeln

Mit einer Abstimmung der Angebote zwischen den kantonalen Buslinien und des Ortsbus Einsiedeln können Synergien erzielt werden. Die Standzeiten der kantonalen Buslinien am Bahnhof Einsiedeln könnten für Leistungen im Ortsverkehr ausgenutzt werden. Als mögliches Beispiel ist nachfolgend die Standzeit der Ybriger Buslinien 555/556 erwähnt. Es ist möglich, die Linie bis ins Gebiet Schanzen/Cinebox, später Kobiboden oder aber zum Spital Einsiedeln zu verlängern. Im Ortskern von Einsiedeln würden sogenannte Durchmesserlinien entstehen, welche kleinräumige und direkte Verbindungen ermöglichen. Das Ziel sind effiziente öV-Angebote. Die Ausnutzung von Synergien soll ein Win-Win-Effekt für den Bezirk Einsiedeln und den Kanton Schwyz ermöglichen.

Der Fortbestand des Willerzeller Viadukts, welches seit 1937 das Viertel Willerzell mit den auf der anderen Seeseite liegenden Ortsteilen von Einsiedeln verbindet, ist nicht klar. Die SBB und die Konzessionsgeber des Etzelwerks (Kantone Schwyz, Zürich, Zug sowie die Bezirke Einsiedeln und Höfe) verhandeln über eine neue Konzession für das vom Sihlsee gespeiste Kraftwerk. Dabei möchten die SBB das Eigentum des Viadukts an den Kanton Schwyz und den Bezirk Einsiedeln abtreten. Wie das Viadukt ab dem Ende der Übergangskonzession (Ende 2022) genutzt werden kann, ist Bestandteil der laufenden Verhandlungen und noch offen. Im Fahrplan 2018 führen zwei kantonale Buslinien über das Viadukt. Ohne das Viadukt würde Willerzell via Steinbach-Viadukt mit Einsiedeln verbunden. Aufgrund der längeren Fahrwege (+10 Minuten) ist mit höheren Aufwendungen für die Erschliessung von Willerzell zu rechnen. Für das Szenario Buskonzept Einsiedeln-Ybrig ohne Willerzeller Viadukt ist im Grundangebot ab dem Fahrplanjahr 2023 ein Betrag eingestellt.



Abbildung 21: PostAuto auf Willerzeller Viadukt

Sämtliche Planungen zum Buskonzept Einsiedeln-Ybrig erfolgen aufwärtskompatibel zu zukünftig geänderten Bahnfahrplänen der S13 Einsiedeln – Wädenswil. Im Vorschlag des Bundes zum Bahnausbau 2030/35 ist eine Doppelspur auf der SOB-Strecke im Bereich Schindellegi vorgesehen. Das Bundesparlament wird über die Vorlage zum Bahnausbau im Jahr 2019 entscheiden. Eine Inbetriebnahme der Doppelspur ist ab 2024 denkbar. Mit der Doppelspur Schindellegi kann die S13 Einsiedeln – Wädenswil wieder systematisch halbstündlich verkehren mit Anschluss in Wädenswil an die S8 Richtung Zürich. Die Buslinien in Einsiedeln, Alpthal und Ybrig sind auf die Anschlüsse der S13 ausgerichtet. Die Fahrzeiten der Buslinien ändern ab Zeitpunkt Doppelspur Schindellegi.

Mehr öV-Anteile am Freizeit- und Tourismusverkehr zur Entlastung der Strassen

Mit punktuellen Massnahmen wird die Erreichbarkeit von touristischen Einrichtungen ab 2020 verbessert. Dazu werden saisonal gezielt, einzelne Taktlücken im Fahrplan am Wochenende zu den klassischen An- und Abreisezeiten des Freizeit-, Tourismus- und Besucherverkehrs geschlossen. Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften.

Buslinie	Einrichtung
554 Einsiedeln – Alpthal – Bruni	Mythenregion, Seite Alpthal
555/556 Einsiedeln – Ybrig – Hoch-Ybrig	Ybrig/Hoch-Ybrig

Verkehrsregion Mitte, die öV-Massnahmen im Überblick

Im separaten Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020–2023 sind die öV-Massnahmen der Verkehrsregion Einsiedeln-Ybrig detailliert beschrieben.

Nr.	Name der öV-Massnahme
2.4	Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig
2.5	Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal)
4.1	Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen
4.2	Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss
5.3	Entwicklungsfeld Buskonzept Einsiedeln-Ybrig

Tabelle 5: Übersicht öV-Massnahmen Region Mitte

15. Ausserschwyz – Innerschwyz, die wichtigsten Änderungen

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.

Neu halbstündlich in den Kantonshauptort Schwyz

Ab 2021 wird das Angebot aus der Region Ausserschwyz und der Region Mitte nach Innerschwyz verbessert. Aus den drei Bezirken March, Höfe, Einsiedeln sowie dem Ybrig, werden der Kantonshauptort Schwyz und der Schwyzer Talkessel neu halbstündlich erreicht. Die Verbesserung kann mit einer punktuellen Massnahme beim Buskonzept der Linie 7 im Streckenabschnitt Sattel Krone – Schwyz Post erzielt werden.

Der behindertengerechte Ausbau des Bahnhofs Sattel ermöglicht ab 2021 die Erweiterung des Busknotens Sattel-Krone zu einem Bahn-Bus Knoten. Das Angebot der Buslinie 7 wird zu diesem Zeitpunkt zwischen Sattel und Schwyz Post zum Halbstundentakt verdichtet. In Sattel entsteht eine neue Umsteigeverbindung zwischen der Bahnlinie (Rapperswil –) Biberbrugg – Arth-Goldau und der Buslinie nach Schwyz Post.

Neue Direktverbindung Rapperswil – Arth-Goldau mit NEAT Anschluss

Mit einer Änderung bei der Liniendurchbindung im Bahnknoten Biberbrugg wird die Qualität der Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz ab 2021 verbessert. Die Verkehrsregionen March und Höfe, Rapperswil, Obersee, Zürcher Oberland werden attraktiver mit dem Kantonshauptort Schwyz, dem Schwyzer Talkessel sowie dem NEAT Knoten Arth-Goldau verbunden. Das Volumen des SOB-Angebots bleibt dabei unverändert.

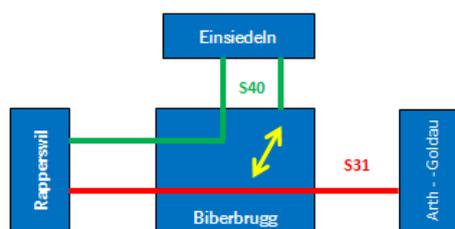


Abbildung 22: Durchmesserlinie Rapperswil – Arth-Goldau

Die S40 Rapperswil – Einsiedeln wird in Biberbrugg neu mit der S31 Biberbrugg – Arth-Goldau verbunden. Damit entsteht eine neue direkte Durchmesserlinie Rapperswil – Arth-Goldau mit Bedienung aller Haltestellen. Die Umsteigevorgänge für Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz reduzieren sich um einen Umstieg. In Sattel Krone besteht neu ein Anschluss zur Buslinie 7 nach Schwyz Post und weiter in den

Talkessel von Schwyz.

Im Gegenzug verändert sich das Angebot im Korridor Rapperswil – Einsiedeln. Einsiedeln bleibt unverändert halbstündlich mit Rapperswil und der March verbunden. Einmal pro Stunde ist neu zusätzlich in Biberbrugg umzusteigen.

Verkehrsregion Ausserschwyz – Innerschwyz, die öV-Massnahmen im Überblick

Im separaten Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020–2023 sind die öV-Massnahmen der Verkehrsregion Ausserschwyz – Innerschwyz detailliert beschrieben.

Nr.	Name der öV-Massnahme
4.1	Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen
4.2	Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss

Tabelle 6: Übersicht öV-Massnahmen Ausserschwyz – Innerschwyz

16. Verkehrsregion Innerschwyz, die wichtigsten Änderungen

In der Verkehrsregion Innerschwyz herrscht ein starker Wandel 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.

Fahrplanjahr 2020: Einschränkungen auf Schiene und Strasse

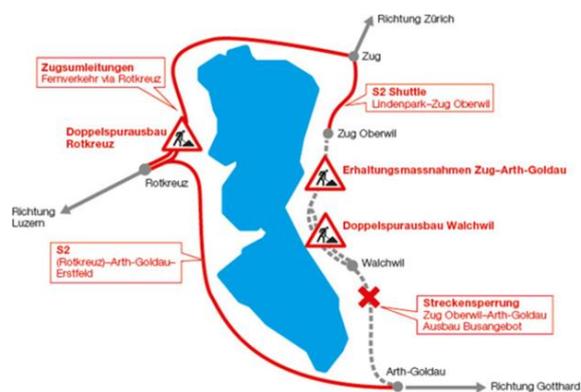


Abbildung 23: Sperrung Zugersee Ost

Im Fahrplanjahr 2020 wird voraussichtlich die Eisenbahnstrecke Arth-Goldau – Walchwil – Oberwil gesperrt sein (vorbehältlich Bundesgerichtsentscheid). Die SBB baut bei Walchwil eine 1.7 Kilometer lange Doppelspur. Gleichzeitig werden Brücken, Tunnel und Bahntechnik zwischen Arth-Goldau und Zug saniert. Am Bahnhof Arth-Goldau wird der behindertengerechte Umbau abgeschlossen. Die Gotthard Fernverkehrszüge werden via Rotkreuz umgeleitet. Die S2 Baar Lindenpark – Arth-Goldau – Erstfeld verkehrt zwischen Rotkreuz – Arth-Goldau – Flüelen. Die S32 Arth-Goldau – Immensee – Rotkreuz kann nicht verkehren. Der Umleitungsfahrplan mit Sperrung Zugersee Ost führt zu einer grundlegend veränderten Ausgangslage für die Bahn und Busanschlüsse im Talkessel von Schwyz. Die Sicherstellung der Reiserverbindungen nach

Zug und Zürich haben höchste Priorität. Die Ortschaften, Einrichtungen und Arbeitsplätze im Schwyzer Talkessel sollen mit Zug – Zürich und Luzern halbstündlich vernetzt bleiben. Aufgrund der Kurzfristigkeit laufen die Fahrplanplanungen zum öV-Konzept mit Sperre Zugersee Ost noch mindestens bis Ende 2018 weiter. Im Grundangebot ist ein Entwicklungsfeld eingestellt.

Auch auf der Strasse ist eine längere Sperre vorgesehen, welche sich auf das öV-Angebot im Kanton Schwyz auswirken wird. Der Kanton Luzern saniert die Kantonsstrasse am Vierwaldstättersee bei Vitznau. Dazu wird die Kantonsstrasse für vier Monate (Februar – Mai 2020) gesperrt. Die Buslinie 2 Küssnacht – Vitznau – Gersau – Brunnen – Schwyz ist von der Einschränkung betroffen. Zur Sicherstellung der Reiseverbindungen soll ein Schiffsersatzbetrieb Gersau – Vitznau eingerichtet werden.

Fahrplan 2021: Aufbruchsstimmung mit NEAT und neuem Talkesselkonzept

Ab 2021 beginnt ein neues Zeitalter auf der Gotthardachse. Die lange Übergangszeit mit Bauarbeiten und Einschränkungen für die Reisenden ist endlich vorbei. Der Ceneri-Basistunnel ist in Betrieb. Die Euro-City/Inter-City Züge verkehren halbstündlich. Die S2 Baar Lindenpark – Zug – Arth-Goldau – Erstfeld verkehrt in einer leicht geänderten Zugfahrlage. Der stündliche Interregio ab Basel/Zürich wird wieder als Direktverbindung über die Gotthard Bergstrecke nach Locarno oder Lugano geführt. Arth-Goldau und der Schwyzer Talkessel werden ein attraktives Ziel aus der ganzen Schweiz. Mit dem neuen Talkesselkonzept wird das Busangebot verbessert und auf die neuen Bahnfahrlagen mit NEAT ausgerichtet. Am Bahnhof Arth-Goldau findet die Verknüpfung zwischen dem Hochgeschwindigkeitsnetz und den kantonalen, regionalen und lokalen Transportketten statt. Egal aus welcher Richtung man kommt, in Arth-Goldau bestehen zahlreiche Verknüpfungen in alle Richtungen. Das neue Angebot schafft damit optimale Rahmenbedingungen für die gezielte Weiterentwicklung und Stärkung traditioneller Schlüsselbranchen wie beispielsweise den Tourismus.

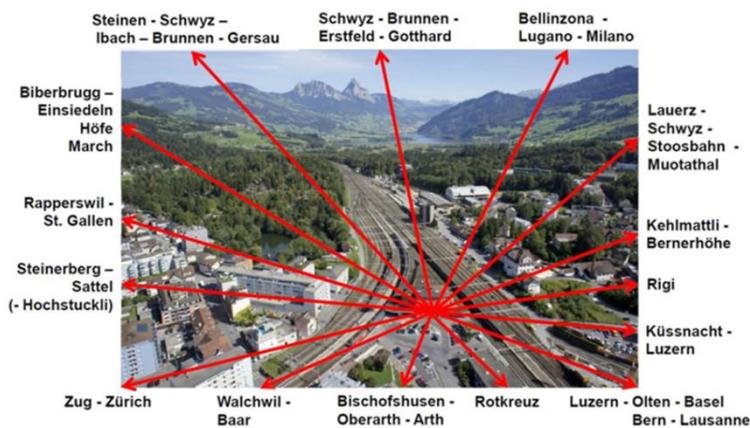


Abbildung 24: NEAT Knoten Arth-Goldau

Mit dem Konzept wird das Busangebot verbessert und auf die neuen Bahnfahrlagen der NEAT ausgerichtet. Die Kombination des bestehenden Bahnangebots und das neue Talkesselkonzept sichert allen Ortschaften im Schwyzer Talkessel den Zugang zu attraktiven Verkehrsverbindungen in die grossen Zentren Zürich, Zürich Flughafen, Zug, Luzern, Rapperswil, St. Gallen, Bellinzona und Lugano. Gleichzeitig werden die regionalen Transportketten mit dem Bus optimiert. Bessere, schnellere und direktere Verbindungen sind der Mehrwert für den ganzen Talkessel von Schwyz.



Abbildung 25: Neues Talkesselkonzept

Mit dem neuen Talkesselkonzept wird die Buslinie 1 Muotathal – Schwyz – Seewen – Lauerz – Arth-Goldau im Abschnitt Lauerz – Arth-Goldau zum Stundentakt verdichtet und bis nach Arth geführt. Die Buslinie 20 Schwyz – Steinen wird stündlich bis nach Arth-Goldau verlängert und ebenfalls bis nach Arth geführt. Das neue Angebot Schwyz – Steinen – Arth-Goldau – Arth wird in die Buslinie 2 Küssnacht – Gersau – Brunnen – Schwyz integriert. Die Buslinie 21 Walchwil – Arth – Oberarth – Arth-Goldau wird umgestaltet und in das Angebot der neuen Buslinien 1 und 2 integriert. Die Ortschaften Arth

und Oberarth sind halbstündlich in das NEAT-Angebot in Arth-Goldau eingebunden. Zudem bestehen halbstündlich direkte Verbindungen in den Kantonshauptort Schwyz und weiter in den Talkessel.

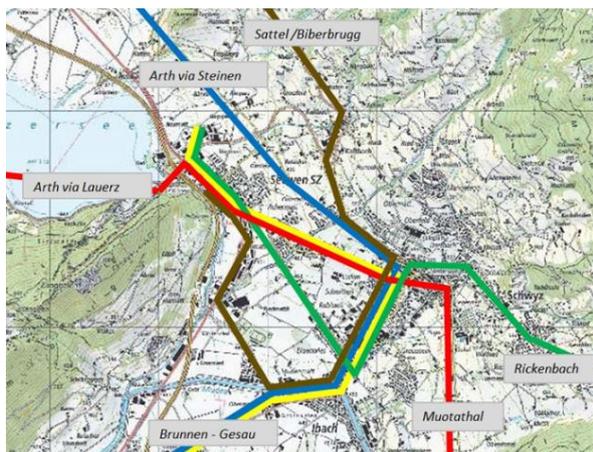


Abbildung 26: Durchmesserlinien im Talkessel

Die Buslinien werden in den Verkehrsknoten Arth-Goldau und Schwyz Post neu als Durchmesserlinien geführt. Die verkehrliche Vernetzung der Ortschaften im Schwyzer Talkessel wird dadurch verbessert. Es entstehen neue regionale Direktverbindungen. Das Reisen wird einfacher und die Umsteigepunkte werden entlastet.

Beispiele für neue direkte Busverbindungen sind:

- Schwyz – Goldau
- Schwyz – Arth
- Seewen – Brunnen
- Steinen & Sattel – Ibach
- Muotathal – Goldau/Arth
- Arth/Goldau – Ibach

Das Angebot der Buslinie 2 Küsnacht – Gersau – Brunnen – Schwyz wird in zwei neue Durchmesserlinien aufgeteilt. Die Durchmesserlinie 2 verkehrt zwischen Küsnacht am Rigi – Weggis – Vitznau – Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Steinen – Arth-Goldau – Arth. Die zweite Durchmesserlinie verkehrt neu als Buslinie 8 zwischen Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Schwyz SBB und Seewenmarkt/Steinbislin. Die Buslinie 8 verkehrt werktags ergänzend zu den Buslinien des neuen Talkesselkonzepts. Sie bildet zusammen mit den Buslinien 1, 2 und 3 im Hauptkorridor Brunnen – Schwyz Post – Schwyz SBB – Seewenmarkt/Steinbislin werktags einen Viertelstundentakt.

Mehr öV-Anteile am Freizeit- und Tourismusverkehr zur Entlastung der Strassen

Mit punktuellen Massnahmen wird die Erreichbarkeit von touristischen Einrichtungen ab 2020 verbessert. Dazu werden gezielt einzelne Taktlücken im Fahrplan zu den klassischen An- und Abreisezeiten des Freizeit-, Tourismus- und Besucherverkehrs geschlossen. Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften.

Die Massnahmen betreffen die nachfolgenden Buslinien und Einrichtungen. Sie führen zu einem täglich durchgehenden Halbstundentakt bis 20:00 Uhr.

Buslinie	Einrichtung
1 Schwyz – Spital – Stoosbahnen	Spital Schwyz, neue Stoosbahnen
3 Schwyz SBB – Rickenbach Rotenfluebahn	Mythenregion
4 Brunnen – Morschach Luftseilbahn	Morschach, Swiss Holiday-Park und Stoos



Abbildung 27: Parkplatz Talstation Sattel-Hochstuckli

Der Tourismus ist im Kanton Schwyz ein wichtiger Wirtschaftszweig. Mit 460 Mio. Franken Wertschöpfung und 6000 Arbeitsplätzen gilt er als eine der Schlüsselbranchen im Kanton Schwyz. Die räumliche Nähe zu Zürich, Zug und Luzern machen den Kanton Schwyz mit seiner einzigartigen Landschaft zu einem attraktiven Naherholungsgebiet für den Tages- und Freizeittourismus. Den Begleiterscheinungen des Tagestourismus ist Beachtung zu schenken. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor touristischen Immissionen (Verkehr, Lärm, Abfall) ist ein wich-

tiger Punkt der kantonalen Tourismusstrategie.

Der Freizeit- und Tourismusverkehr trägt im Kanton Schwyz einen massgeblichen Teil zum Verkehr bei. Bei besucherstarken Freizeit- und Tourismusdestinationen entstehen saisonal Verkehrsüberlastungen auf den Zufahrtsstrassen und Parkierungsprobleme. Für eine verträgliche Abwicklung dieser Verkehre können auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr beitragen.

Fahrplan 2023: Buslinie für die Arbeitsplatz-Entwicklungssachse Urmiberg

Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt Raum für neue Arbeitsplätze zu schaffen. Der Raum Seewen – Schwyz ist einer von vier kantonalen Wirtschafts- Entwicklungsschwerpunkten. Das Ziel ist die Ansiedlung von Betrieben an strategisch gut gelegenen Lagen. Dazu muss das bestehende Verkehrsnetz

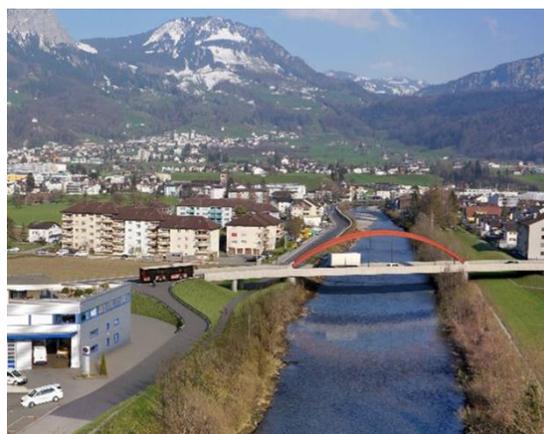


Abbildung 28: Neue Muotabrücke West

verbessert werden. Zur Erschliessung dieser zukünftigen Arbeitsplatzgebiete ist in Ibach ab 2022/2023 die Inbetriebnahme der neuen Muotabrücke West geplant. Sie ermöglicht die Anbindung der Arbeitsplätze direkt an die Gotthardstrasse (Kantonsstrasse) und den Autobahnanschluss Brunnen. Damit die Gebiete mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden können, wird die Buslinie 7 Biberbrugg/Sattel – Schwyz Post via Ibach – neue Muotabrücke – Wintersried – Zeughausareal – zum Bahnhof Schwyz SBB verlängert. Die Linie wird in Schwyz Post als Durchmesserlinie geführt. Es entstehen direkte Busverbindungen zwischen Biberbrugg/Sattel – Schwyz Post – Ibach – Wintersried- Zeughausareal – Schwyz SBB. In Ibach besteht eine Umsteigebeziehung zur Buslinie von/nach Brunnen.

Entwicklungsfelder für die Pendlerzusatzzüge nach Luzern und Rotkreuz

In der Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht sind noch nicht alle Rahmenbedingungen der Fahrplanperiode 2020–2023 bekannt. Die Zugtrassen für die Pendlerzusatzzüge der S3 (Brunnen – Luzern) sowie der S32 (Arth-Goldau/Immensee – Rotkreuz) sind für die Fahrplanperiode ab 2021 (Fahrplan-Konzept mit NEAT-Vollbetrieb) aktuell im Netznutzungsplan des Bundes noch nicht gesichert. Für Rotkreuz stellt sich zudem die Frage nach der optimalen Erschliessung nach Ende der Sperre Zugersee Ost. Im Grundangebot 2020–2023 sind zwei Entwicklungsfelder eingestellt.

Überblick öV-Massnahmen Verkehrsregion Innerschwyz

Im separaten Massnahmenkatalog sind die einzelnen öV-Massnahmen für die Verkehrsregion Innerschwyz beschrieben.

Nr.	Name der öV-Massnahme
1.1	Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang
1.2	Arth – Schwyz direkt
1.3	Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen
1.4	Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8
1.5	Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungssachse (ESP)
2.1	Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos
2.2	Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos
2.3	Erreichbarkeit Mythenregion (Seite Schwyz)
5.1	Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost
5.2	Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz
5.6	Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz

ziale sollen besser abgeschöpft werden. Im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie soll der öV seinen Beitrag zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrs übernehmen.

Die Verbindungen ins Arbeitsplatzgebiet Fänn und zum Verkehrsknotenpunkt Rotkreuz werden in drei Konzeptschritten verbessert.

1. Die Busse der Linie 53 Küssnacht – Rotkreuz verkehren neu in einem exakten 30-Minutentakt (heute 20-40 Minutentakt).
2. Das Angebot der Buslinie 27 Küssnacht – Fänn wird „aufgelöst“.
3. Es verkehrt eine neue Buslinie 52 zwischen Küssnacht – Fänn – Rotkreuz. Diese wird in das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz aufgenommen.

Die Umstellung des Fahrplans bei der Buslinie 53 zu einem exakten 30-Minutentakt verbessert die Erschliessung von Immensee und den Luzerner Seegemeinden Richtung Rotkreuz. Die Anpassung schafft durchgehend halbstündliche Reiseverbindungen mit einem Umstieg. In Rotkreuz bestehen Anschlüsse zu den Zügen und den Buslinien.

Mit der neuen Buslinie 52 wird das Angebot der Buslinie 53 ergänzt. Sie verkehrt in der Hauptverkehrszeit ab Bahnhof Küssnacht via Fänn nach Rotkreuz. Sie verkehrt zeitlich versetzt zur Buslinie 53. In Kombination bilden die Linien 52 und 53 zusammen einen Viertelstundentakt. Dies ermöglicht aus dem Raum Küssnacht attraktive Verbindungen nach Rotkreuz und weiter in alle Richtungen. Verbessert werden insbesondere die Reiseverbindungen ins Rontal, Freiamt, Cham-Zug. In Rotkreuz werden neu die Pendlerdirektzüge von/nach Zürich Enge erreicht.

Aus Richtung Luzern – Meggen – Merlischachen und dem Schwyzer Talkessel ergeben sich für die Pendler mit der S3 oder dem Voralpenexpress in Küssnacht SBB Anschlüsse zur Buslinie 52 in die Arbeitsplatzgebiete Küssnacht Fänn und nach Rotkreuz.

Die Systematisierung der Buslinie 53 sowie die Auflösung der Buslinie 27 schaffen freie Fahrzeug-Ressourcen für die neue Buslinie 52.

Fahrplan 2021: Küssnacht ist optimal in das NEAT Angebot eingebunden

Am Bahnhof Arth-Goldau findet ab 2021 die Verknüpfung zwischen dem Hochgeschwindigkeitsnetz und den kantonalen, regionalen und lokalen Transportketten statt. Egal aus welcher Richtung man kommt, in Arth-Goldau bestehen zahlreiche Verknüpfungen in alle Richtungen. Küssnacht am Rigi ist mit der S3 (Luzern – Brunnen) und dem Voralpenexpress (Luzern – St. Gallen) halbstündlich optimal in das Angebot in Arth-Goldau eingebunden. Das Tessin, Zürich, Ausserschwyz, Einsiedeln und auch regionale Ziele im Talkessel von Schwyz werden aus der Verkehrsregion Küssnacht besser, schneller und direkter erreicht.

Entwicklungsfelder für die Pendlerzusatzzüge nach Luzern und Rotkreuz

In der Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht sind noch nicht alle Rahmenbedingungen der Fahrplanperiode 2020–2023 bekannt. Die Zugtrassen für die Pendlerzusatzzüge der S3 (Brunnen – Luzern) sowie der S32 (Arth-Goldau/Immensee – Rotkreuz) sind für die Fahrplanperiode ab 2021 (Fahrplan-Konzept mit NEAT-Vollbetrieb) aktuell noch nicht gesichert. Im Falle von Rotkreuz stellt sich ausserdem die Frage nach der optimalen Erschliessung nach Ende der Sperre Zugersee Ost. Im Grundangebot 2020–2023 sind zwei Entwicklungsfelder eingestellt.

Verkehrsregion Küssnacht, die öV-Massnahmen im Überblick

Im separaten Massnahmenkatalog sind die einzelnen öV-Massnahmen für die Verkehrsregion Küssnacht beschrieben.

Nr.	Name der öV-Massnahme
3.1	Stärkung Korridor Küssnacht – Fänn – Rotkreuz (ESP)
5.1	Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost
5.2	Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz
5.6	Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz

18. Entwicklungsfeld für den 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 (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.

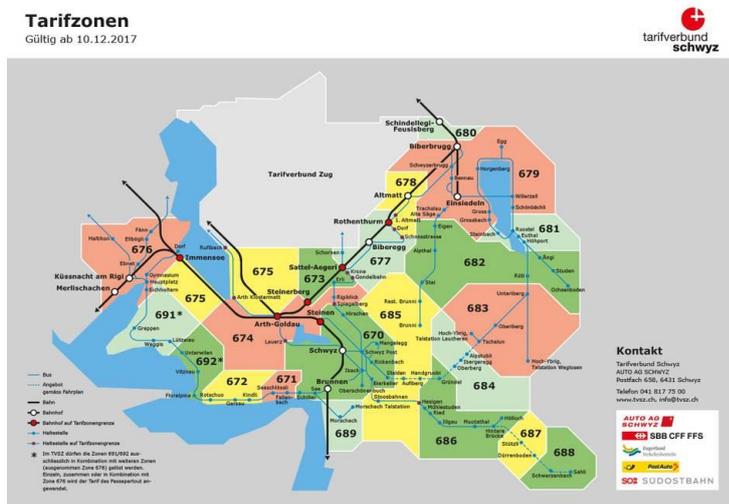


Abbildung 30: Zonenplan Tarifverbund Schwyz

Durch seine Zentrums- lage 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 Tarifverbands Schwyz deckt Innerschwyz, Küssnacht und den Raum Einsiedeln-Ybrig ab. Im ganzen Verbundgebiet gilt ein einheitliches Tarifsyste- m. Damit benötigen Reisende für alle Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr nur einen einzigen Fahrausweis. Der Zonentarif mit den Flächenzonen des Tarifverbands Schwyz existiert seit dem Jahr 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 Tarifverbands an das Verkehrsangebot ab 2021 angepasst werden. Gleichzeitig wird die Optimierung der Erlöse überprüft.

19. Die Zukunft beginnt heute

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



Abbildung 31: Auto AG Schwyz testet Elektrobus

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 wenig 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 System öV gewinnt an Bedeutung

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.



Abbildung 32: effizientes „Sammelsystem“ öV

20. Finanzierung öffentlicher Verkehr

Der öV kennt drei Leistungsgruppen

– Fernverkehr

Als Fernverkehr bezeichnet man den nationalen und internationalen Verkehr zwischen den Grosszentren. Der Fernverkehr wird durch den Bund als Gesamtkonzession vergeben. Er erhält keine staatlichen Betriebszuschüsse (Zugprodukte Intercity, Eurocity, Interregio).

– Regionaler Personenverkehr

Dazu zählen der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie der Personenverkehr mit benachbarten Regionen. Der Bund und der Kanton Schwyz bestellen mittels Angebotsvereinbarungen mit einer Laufdauer von zwei Jahren das Angebot im Kanton Schwyz im regionalen Personenverkehr (S-Bahnen, Buslinien, teilweise Bergbahnen, Seilbahnen und Schiffe mit Grunderschliessungsfunktion).

– Ortsverkehr

Als Ortsverkehr gelten Linien, welche der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Ortsverkehr wird durch den Bund nicht mitfinanziert. Der Kanton Schwyz beteiligt sich ebenfalls nicht an Ortsbuslinien. Die Ortsverkehre im Kanton Schwyz werden durch die direktinteressierten Bezirke und Gemeinden bestellt und finanziert (Buslinien).

Mechanismus der öV-Finanzierung im Kanton Schwyz

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 Beteiligungen (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.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Finanzierungs-Mechanismus des abgeltungsberechtigten öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz.

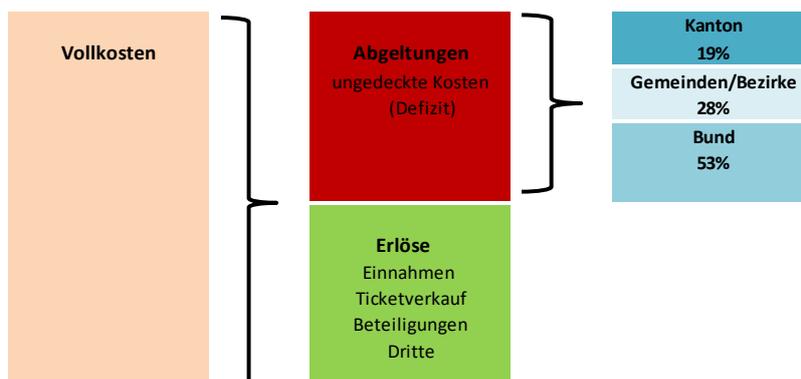


Abbildung 33: Finanzierung öV Kanton Schwyz

Entwicklung öV-Beiträge (Abgeltungen) 2013–2019

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). Der finanzielle Erfolg wird im nächsten Punkt genauer erläutert.

Die Leistungen des öffentlichen Verkehrs werden im Rahmen des Bestellverfahrens jeweils für zwei Jahre vereinbart. Im Jahr 2017 wurde das Bestellverfahren für die Jahre 2018 und 2019 durchgeführt. Das nachfolgende Diagramm zeigt den Abgeltungsaufwand für den öffentlichen regionalen Verkehr ab 2013 bis 2019. Es sind die Abgeltungen des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz nach Abzug aller Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Dritte) ausgewiesen.

Bis ins Jahr 2015 wurden Beiträge für den Unterhalt der Bahninfrastruktur der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) über das Grundangebot abgerechnet. Seit 2016 werden die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur losgelöst des Grundangebots finanziert (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur mittels Kantonaler Einlage in den Bahninfrastrukturfonds BIF). Damit die langjährige Entwicklung der Ausgaben für das öV-Angebot interpretiert werden kann, sind die Infrastrukturbeiträge SOB für die Jahre 2013, 2014 und 2015 in Abzug gebracht.

- Die schwarze Linie zeigt die Entwicklung der gesamten öV-Abgeltung im Kanton Schwyz nach Abzug der Bundesbeteiligung.
- Die blaue Linie zeigt die Abgeltungsentwicklung für den Kanton.
- Die grüne Linie zeigt die Abgeltungsentwicklung für die Bezirke und Gemeinden.

Seit 1. Januar 2017 ist die Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV), vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) in Kraft. Die Bezirke und Gemeinden übernehmen ab diesem Zeitpunkt 60% der öV-Abgeltungen im Kanton Schwyz (vorher 50%). Der Kanton Schwyz leistet ab 2016 die Beiträge in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Mit der Revision des GöV wird ein Teil der zusätzlichen Lasten des Kantons kompensiert.

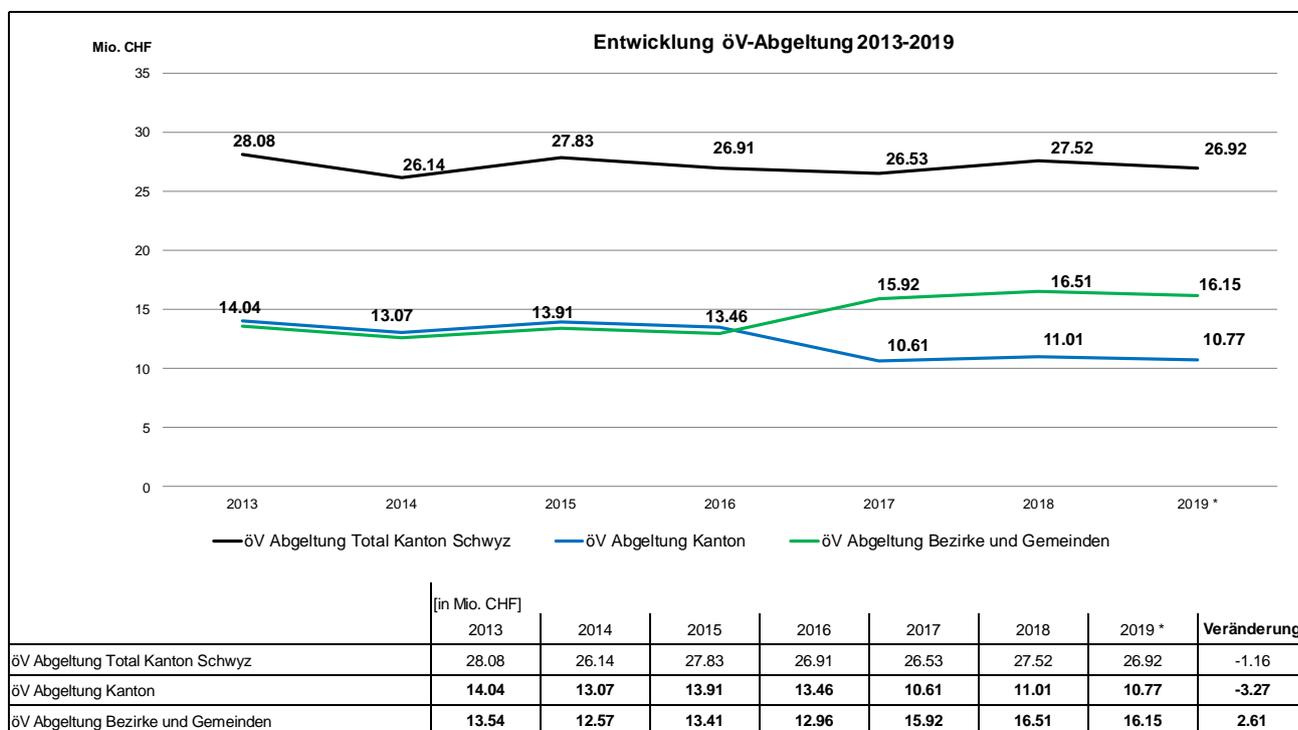


Abbildung 34: Entwicklung öV-Abgeltung 2013–2019

Das Grundangebots-Budget 2016–2019 wird nicht ausgeschöpft

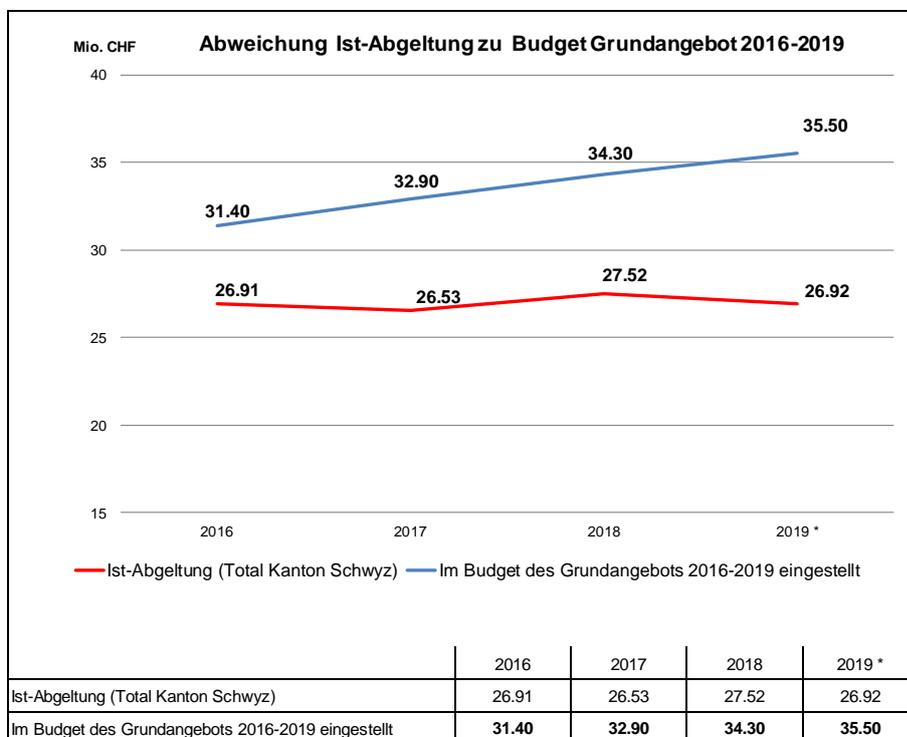
Die vom Kantonsrat im März 2015 genehmigten Mittel für das laufende Grundangebot 2016–2019 werden nicht ausgeschöpft. Die Abweichung der effektiv benötigten Mittel zu den Budgetwerten ist relativ gross. Der finanzielle Erfolg im laufenden Grundangebot hat mehrere Gründe.

- Der Bund beteiligt sich stärker am öV-Angebot im Kanton Schwyz. Er hat die Kantonsquote (jährliche 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 weiterentwickelt. Geplante Investitionen in das öV-Angebot sind zurückgestellt. In Einzelfällen musste das Angebot reduziert werden (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 Grundangebot 2020–2023 benötigt.

Der erwartete Aufwand auf der Kostenseite (Vollkosten) kann dank Richtofferten der Transportunternehmungen zwei bis fünf Jahre im Voraus berechnet werden. Auf der Erlösseite (Ticketeinnahmen) sowie bei den Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Dritte) sind die Angaben für die weiter entfernten Zeithorizonte nicht klar. Sie werden jeweils erst im Prozess des alle zwei Jahre stattfindenden Bestellverfahrens definitiv vereinbart. Vor allem die Höhe der Bundesbeteiligung hat einen wesentlichen Einfluss auf den finanziellen Erfolg des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz.

Im nachfolgenden Diagramm ist die Abweichung der öV-Abgeltung im Vergleich zum Budgetwert des Grundangebots ersichtlich.



* 2019 mit Vorbehalt Massnahmen Sperrung Zugersee ab Juni 2019

Abbildung 36: Abweichung Ist-Abgeltung zu Budget Grundangebot 2016–2019

Für den Wert der Ist-Abgeltung 2019 besteht ein Vorbehalt. Das SBB-Fahrplankonzept 2019 mit Sperre Zugersee ab Juni 2019 liegt noch nicht im Detail vor. Nötige Anpassungen beim Buskonzept und allfällige finanzielle Auswirkungen können noch nicht beurteilt werden. Daher erfolgte die Bestellung des Fahrplanangebots 2019 bei den betroffenen Transportunternehmungen unter einem Vorbehalt. Sollte sich die bereinigte Abgeltungssumme einer Transportunternehmung infolge von nötigen Anpassungen erhöhen, wird die Offerte dem Regierungsrat nochmals unterbreitet.

21. Finanzrahmen Grundangebot 2020–2023

Die ungedeckten Kosten des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz werden den Transportunternehmungen abgegolten. Im 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 weiterverrechnet. Der bereinigte Aufwand für den Kanton beträgt im Budget des Grundangebots 2020–2023 zwischen 12.9 Mio. – 13.2 Mio. Franken.

Mit 32.6 Mio. Franken liegt der mittlere Abgeltungs-Aufwand im Grundangebot 2020–2023 rund 3.0 Mio. Franken tiefer als der budgetierte Betrag 2019 des Grundangebots 2016–2019 (35.5 Mio. Franken).

Die schlankere Budgetierung im 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, einen Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage leisten kann. Der öV soll bezahlbar bleiben. Das Angebot ab 20:00 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht bestellt/finanziert. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten bleibt das Angebot der Nachfrage angepasst.

Das nachfolgende Diagramm zeigt den Finanzrahmen des Grundangebots des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023. Die obere schwarze Linie zeigt das budgetierte Total der Abgeltungen im Kanton Schwyz. Die untere blaue Linie zeigt den bereinigten Aufwand des Kantons nach Abzug der Bezirks- und Gemeindebeteiligungen.

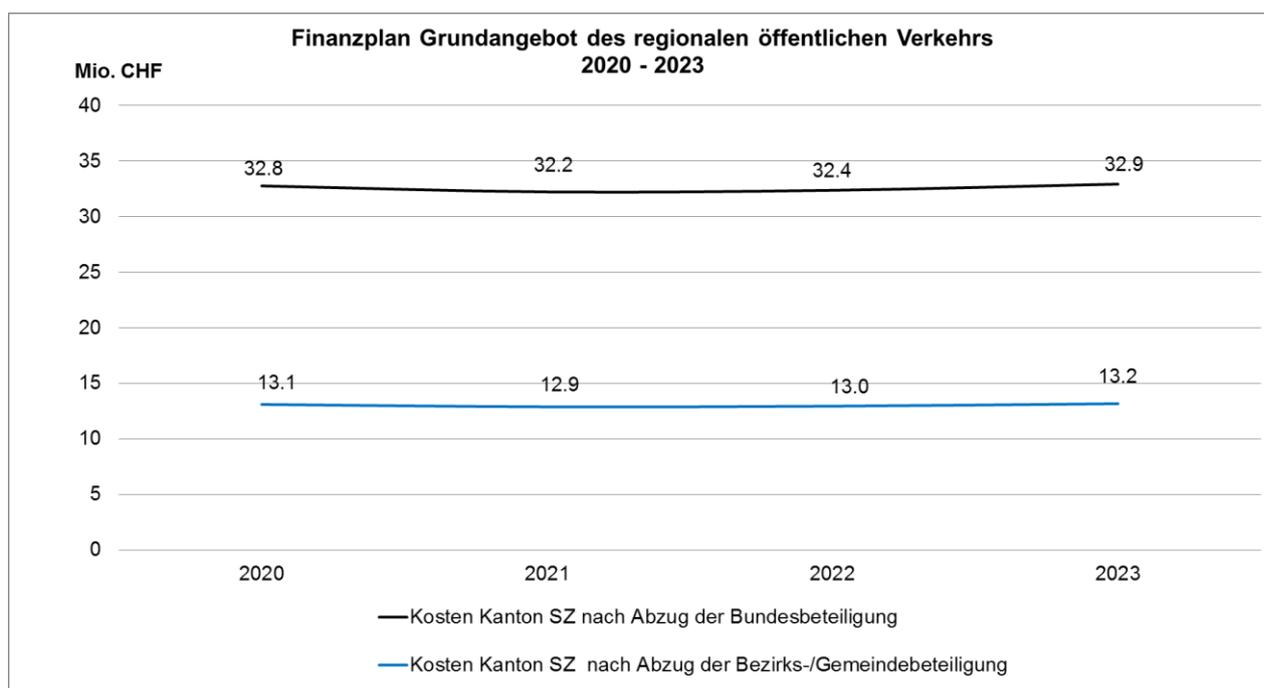


Abbildung 37: Finanzplan Grundangebot 2020–2023 als Diagramm

Der Finanzplan zum 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 zur heutigen Zeit 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 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 „Talkesselkonzeptes“.

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 verkehrstarken Korridoren zu den Spitzenzeiten (Berufspendler, Freizeit- und Tourismusverkehre).

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Finanzplan des Grundangebots 2020–2023 in Tabellenform.

Abgeltungsbedarf 2020–2023 Kanton Schwyz									
in Mio. Franken		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

Abbildung 38: Finanzplan Grundangebot 2020–2023 in Tabellenform

Legende

- 1 Planrechnung der Transportunternehmungen mit den öV-Massnahmen 2020–2023.
- 2 Kantonsquote BAV gemäss aktuellem Wissenstand 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.

22. Das Grundangebot 2020–2023

Das Grundangebot definiert die Leistungen des abgeltungsberechtigten öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz. Es beinhaltet die Regionalverkehrslinien und legt die Taktdichte der Linien fest. Das Grundangebot 2020–2023 baut auf den bewährten und etablierten Angeboten des Grundangebots 2016–2019 auf. Die im Massnahmenkatalog beschriebenen öV-Massnahmen und Entwicklungsfelder sind berücksichtigt.

In den nachfolgenden Tabellen ist das Zielangebot der Verkehrsregionen im Kanton Schwyz beschrieben. Die Spalte Bemerkungen enthält Zusatzinformationen zu Änderungen und/oder öV-Massnahmen bzw. Entwicklungsfelder.

Verkehrsregion March/Höfe

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
670 (S40)	Rapperswil – Einsiedeln	Eisenbahn	Halbstundentakt	Ab 2021: Geänderte Liniendurchbindung S40/S31 im Bahnknoten Bi-berbrugg führt einmal pro Stunde neu zu einem Umsteigevorgang in der Verbindung Einsiedeln–Rapperswil und umgekehrt.
670 (VAE)	Luzern – Arth- Goldau – Pfäffikon SZ – 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 SZ – Ziegelbrücke	Eisenbahn	Halbstundentakt, Reduktion in Randzeiten	S2 ohne Halt zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke; Angebot in Abstimmung mit dem ZVV.
720 (S8)	Zürich HB – Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZVV.
720 (S25)	Zürich – Pfäffikon SZ – Linthal	Eisenbahn	Stundentakt	Ehemals „Glerner 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 – Us- ter – Rapperswil – Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZVV.
70.175	Richterswil – Wollerau Roos	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.4 wird eine Weiterentwicklung des Bus-

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
				konzepts 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 – Galgenen – Siebnen – Nuolen	Bus	Verkehrt nur Mo-Fr: Abschnitt Pfäffikon SZ – Siebnen: Halbstundentakt während HVZ; Abschnitt Siebnen – Nuolen: Stundentakt mit HVZ Verdichtungen	Abschnitt Pfäffikon – Siebnen: Verdichtungskurse zu Linie 72.524. Abschnitt 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 – Ziegelbrücke. So: Stundentakt mit einzelnen Verdichtungskursen	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 –) Wädenswil – Einsiedeln	Eisenbahn	Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ	Angebot in Abstimmung mit dem ZW.
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 nachfrageorientierte 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 – Brunnli	Bus	Mo-Fr: Stundentakt; Reduktion in Randverkehrszeiten und Sa/So	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.3 wird eine Weiterentwicklung des Buskonzepts Einsiedeln-Ybrig/Alpthal ge-

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
				prüft.
60.555	Einsiedeln – Unteriberg – Oberiberg – Hoch-Ybrig, Weglosen + Lauchern	Bus	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt	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 (vorbehaltlich 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 – Immenensee – 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 Entwicklungsfeldes 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 Zuganschlüsse (ab 2021 in Kombination mit der Buslinie 60.508) Schwyz Post – Muotathal: Halbstundentakt mit	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfeldes 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.

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
			Reduktionen zum Stundentakt	
60.502	Arth – Arth-Goldau – Steinen – Schwyz Post – Brunnen – Gersau – Weggis – Küssnacht	Bus	<p>Arth – Arth-Goldau: Ab 2021 in Kombination mit der Buslinie 60.501 bis zu vier Verbindungen pro Stunde</p> <p>Arth-Goldau – Steinen: Stundentakt</p> <p>Steinen – Schwyz Post: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt</p> <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>2020: Im Rahmen des Entwicklungsfeldes 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Sicherstellung der Transportketten geprüft.</p> <p>Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept. Die Buslinie 60.502 wird als neue Durchmesserlinie Arth – Arth-Goldau – Steinen – Schwyz Post – Brunnen – 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 Entwicklungsfeldes 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 Entwicklungsfeldes 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 Linienerweiterung Schwyz Post – neue Muotabrücke – Wintersried – Schwyz SBB im Halbstundentakt</p>	<p>2020: Im Rahmen des Entwicklungsfeldes 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: Linienerweiterung 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	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:	Ab 2021: Umsetzung neues Talkesselkonzept. Die Leistungen Gersau – Brunnen – Schwyz der Buslinie 60.502 werden umgestaltet und in die neue Buslinie 60.508 überführt.

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
			Schwyz, Seewenmarkt – Schwyz Post – Brunnen: Mo-Sa: Viertelstundentakt tagsüber; Brunnen – Gersau: Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ zum Viertelstundentakt.	
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 Sicherstellung 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 verkehrs-	2020: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 11.1 (Sperrung Zugersee Ost) werden Anpassungen am Fahrplan zur Systema-

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
			schwächeren Zeiten	tisierung und Sicherstellung der Transportketten geprüft.
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	

Amt für öffentlichen Verkehr
Postfach 1250
6431 Schwyz
E-Mail: oev@sz.ch
Internet: www.sz.ch/oev

Schwyz, April 2018