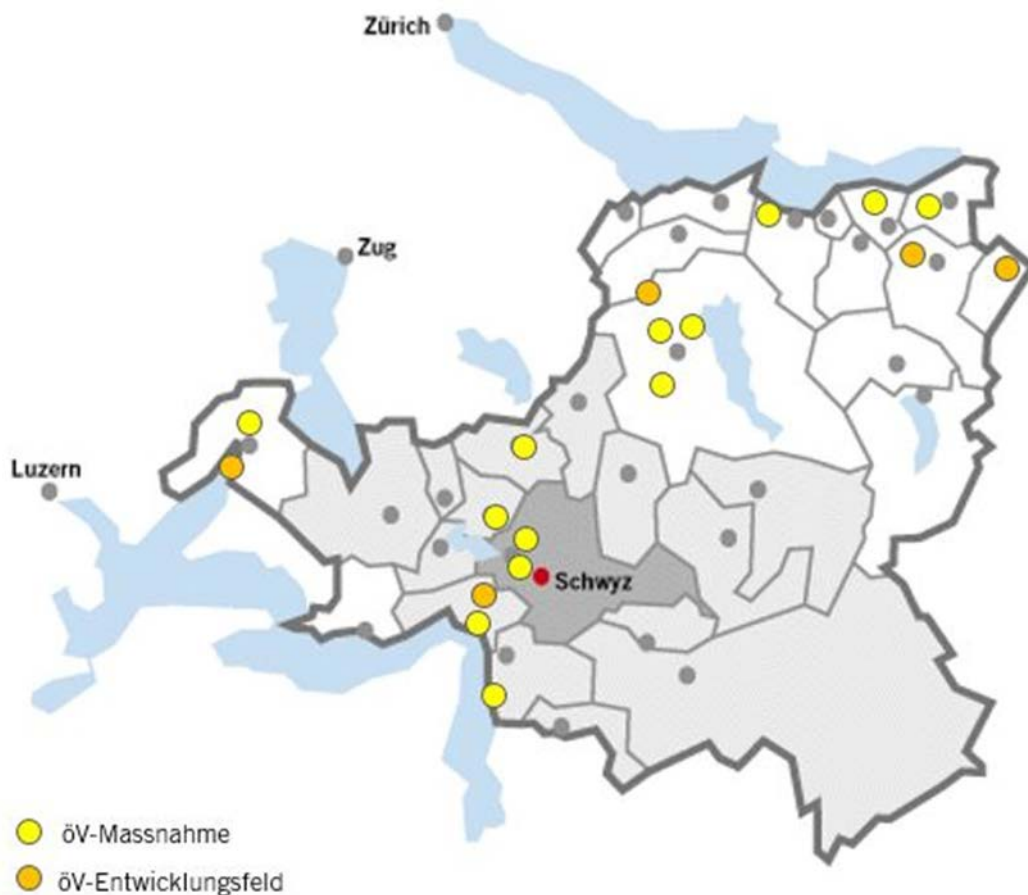


# Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2024–2027

## Massnahmenkatalog

Schwyz, Arbeitsstand 07.02.2022



## Inhalt

Übersicht Massnahmen und Entwicklungsfelder nach Bezirke und Gemeinden	4
<b>1. Verkehrsregion Ausserschwyz</b>	<b>7</b>
1.1 Buskonzept March, Viertelstundentakt Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen	7
1.2 Buskonzept March, Halbstundentakt Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach	9
1.3 Buskonzept March, neue Erschliessung für Nuolen mit der Buslinie 72.525	11
1.4 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung	14
1.5 Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten	22
<b>2. Verkehrsregion Mitte</b>	<b>27</b>
2.1 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinien 60.555 und 60.556 (Ybrig)	27
2.2 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinie 60.551 (Bennau)	29
2.3 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinie 60.554 (Alpthal)	32
2.4 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinie 60.552 (Egg SZ)	35
2.5 Entwicklungsfeld Rapperswil - Arth-Goldau, neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss	37
<b>3. Verkehrsregion Innerschwyz</b>	<b>39</b>
3.1 Buslinie 60.502, Schwyz - Steinen durchgehend im Halbstundentakt	39
3.2 Buslinie 60.508, verbesserter Bahnanschluss für Brunnen und Gersau	41
3.3 Frühverbindung nach Uri mit der S2	44
3.4 Buslinie 60.609, neuer Fahrplan Oberägeri - Sattel	46
3.5 ESP Seewen, öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.507	49
3.6 Entwicklungsfeld ESP Brunnen Nord	52
3.7 Neues Verwaltungszentrum Kaltbach, öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.508	55
3.8 ESP Küssnacht Fänn, verbesserte öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.653b	57
<u>3.9 Entwicklungsfeld Küssnacht, Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot</u>	<u>60</u>

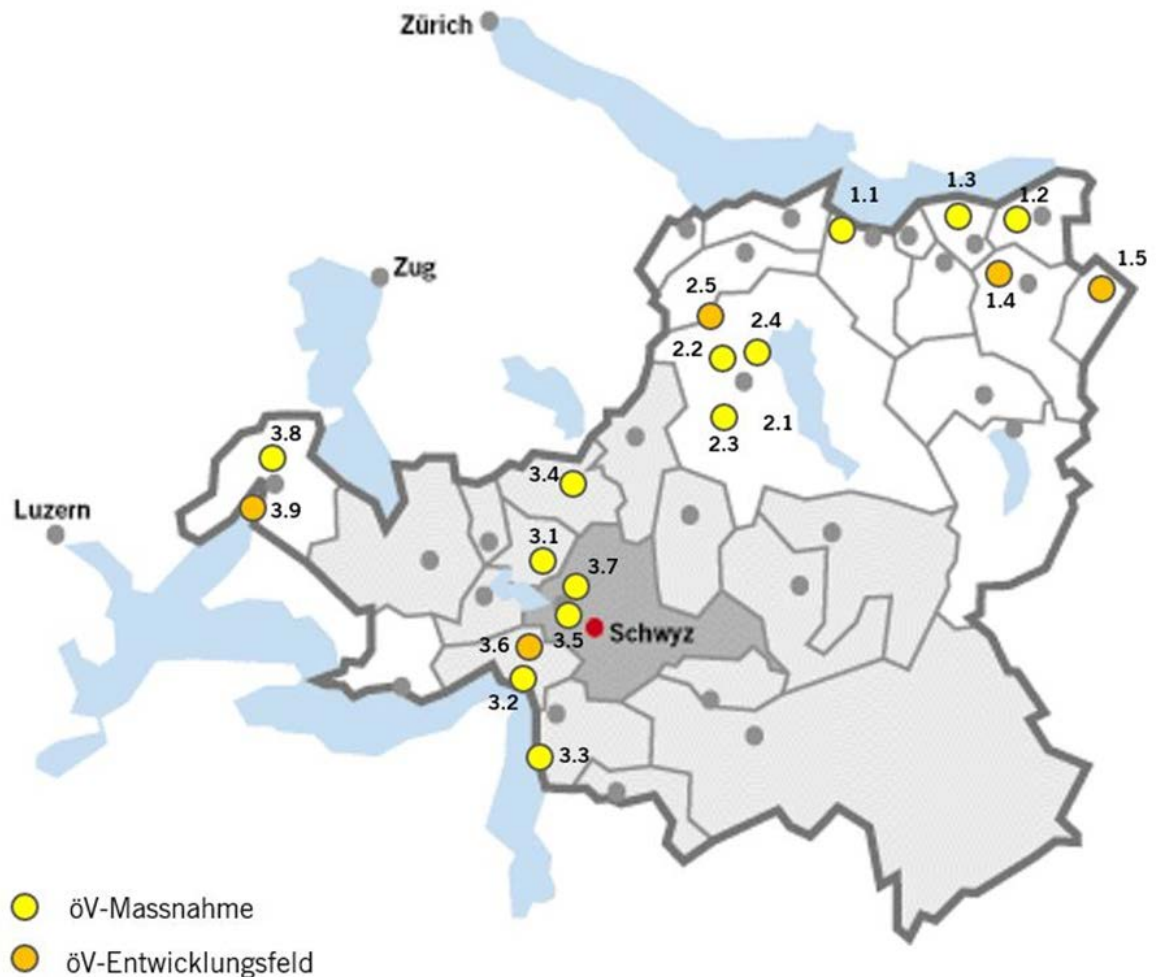
<b>4.</b>	<b>Allgemeine Entwicklungsfelder</b>	<b>63</b>
4.1	Entwicklungsfeld Nachtangebot	63
4.2	Entwicklungsfeld Umwelt	65
4.3	Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öV	67
4.4	Entwicklungsfeld Innovationen - öV ohne festen Fahrplan	69
4.5	Entwicklungsfeld Pandemie und ihre langfristigen Auswirkungen	71

---

## Herausgeber

Baudepartement Kanton Schwyz  
Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)  
Olympstrasse 10, 6440 Brunnen  
Tel. 041 819 25 13  
[oev@sz.ch](mailto:oev@sz.ch), [www.sz.ch/oev](http://www.sz.ch/oev)

## Übersicht Massnahmen und Entwicklungsfelder nach Bezirke und Gemeinden



Der Massnahmenkatalog erlaubt einen transparenten Einblick in die konkret geplanten öV-Massnahmen und Entwicklungsfelder des öV-Grundangebots 2024-2027. Der Massnahmenkatalog ist zusammen mit dem «Begleitenden Bericht» und dem «Bericht und Vorlage an den Kantonsrat» Bestandteil der öffentlichen Vernehmlassung.

Die nachfolgende Übersicht zeigt, wo die Massnahmen und Entwicklungsfelder wirksam werden. Ist bei einer Massnahme in der Zeile Bezirke/Gemeinden ein X markiert, ist der entsprechende Bezirk oder die entsprechende Gemeinde von der Massnahme direkt oder indirekt betroffen

Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024-2027

Bezirk, Gemeinde	Verkehrsregion Ausserschwyz					Verkehrsregion Mitte					Verkehrsregion Innerschwyz									Allgemeine Entwicklungsfelder				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Bezirk Küssnacht																		X	X	X	X	X	X	X
Bezirk Gersau												X					X			X	X	X	X	X
Bezirk Einsiedeln						X	X	X	X	X										X	X	X	X	X
Bezirk Schwyz										X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
Bezirk Höfe	X						X			X										X	X	X	X	X
Bezirk March	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Schwyz											X	X	X		X		X			X	X	X	X	X
Ingenbohl											X	X	X		X	X	X			X	X	X	X	X
Steinen											X		X		X		X			X	X	X	X	X
Arth													X				X			X	X	X	X	X
Muotathal																				X	X	X	X	X
Steinerberg										X										X	X	X	X	X
Rothenthurm										X					X					X	X	X	X	X
Sattel										X				X	X					X	X	X	X	X
Morschach																X				X	X	X	X	X
Lauerz															X					X	X	X	X	X
Unteriberg						X	X	X	X											X	X	X	X	X
Oberiberg						X	X	X	X											X	X	X	X	X
Riemenstalden													X							X	X	X	X	X
Illgau																				X	X	X	X	X
Alpthal						X	X	X	X											X	X	X	X	X
Altendorf	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Lachen	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Wangen	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Galgenen	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Schübelbach	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X

Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024-2027

Bezirk, Gemeinde	Verkehrsregion Ausserschwyz					Verkehrsregion Mitte					Verkehrsregion Innerschwyz									Allgemeine Entwicklungsfelder				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Reichenburg	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Vorderthal	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Innerthal	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Tuggen	X	X	X	X	X															X	X	X	X	X
Feusisberg	X						X			X										X	X	X	X	X
Freienbach	X									X										X	X	X	X	X
Wollerau										X										X	X	X	X	X

## 1. Verkehrsregion Ausserschwyz

<b>1.1 Buskonzept March, Viertelstundentakt Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen</b>		<b>Region: March/Höfe</b>
<b>Ziel</b>	Die Busse im urbanen/periurbanen öV-Hauptkorridor Pfäffikon – Altendorf – Lachen - Siebnen verkehren tagsüber durchgehend im Viertelstundentakt, weil damit die Attraktivität des öV in den Siedlungsgebieten mit grosser Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte gesteigert werden kann.	
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	Die Buslinie 72.522 Pfäffikon SZ - Lachen SZ - Siebnen-Wangen - Nuolen verkehrt im Abschnitt Pfäffikon SZ - Lachen SZ - Siebnen-Wangen von Montag bis Samstag, zwischen 6 Uhr und 20 Uhr, neu durchgehend im Halbstundentakt.  In Kombination mit der ebenfalls halbstündlich verkehrenden, zeitlich um 15 Minuten versetzten Buslinie 72.524 Pfäffikon SZ - Siebnen - Ziegelbrücke, verkehren die Linienbusse zwischen Pfäffikon und Siebnen neu von Montag bis Samstag ganztags durchgehend im Viertelstundentakt (bisher nur Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit).  Am Sonntag wird zusätzlich das Angebot der Buslinie 72.524 verbessert und der Fahrplankontakt verdichtet. Die Busse der Linie 72.524 verkehren neu im Abschnitt Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Galgenen - Siebnen Schulhaus - Schübelbach - Buttikon Oberstufenschule zwischen 6:30 Uhr und 20 Uhr im Halbstundentakt anstatt im Stundentakt. Die Buslinie 72.522 verkehrt am Sonntag wie bisher nicht.	
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Fachbericht Buskonzept March	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	Interkantonal Kantonal	- Die Attraktivität des öV in der Region March/Höfe wird gesteigert.  - Der öV kann mit einem verbesserten Angebot seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.

	Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Standortattraktivität der Arbeitsplatz- und Wohngebiete entlang der öV-Hauptachsen wird verbessert.</li> <li>- Die öV-Vernetzung der Gemeinden und Ortschaften in der March wird verbessert und die Verfügbarkeit des öV spürbar erhöht.</li> <li>- Die Bahnhöfe Pfäffikon, Lachen und Siebnen-Wangen werden als multimodale Verkehrsdrehscheiben gestärkt. Sie sind dem öV neu ganztags attraktiv mit den umliegenden Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten verbunden.</li> <li>- Reisende profitieren von zusätzlichen lokalen, regionalen und auch überregionale Reiseverbindungen.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die zusätzlich erforderlichen Ressourcen werden gezielt im öV-Hauptkorridor eingesetzt, weil, aufgrund des Potenzials und der Mobilitätsnachfrage, eine positive Wirkung auf den öffentlichen Verkehr und den Gesamtverkehr erwartet werden darf.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	<p>1.2 Buskonzept March: Halbstundentakt Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach</p> <p>1.3 Buskonzept March: Neue Erschliessung für Nuolen mit der Buslinie 72.525</p> <p>1.4 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung</p> <p>1.5 Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten</p>	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	<p>Fahrplanfeld 72.522 Feld Angebot, Taktsystem: Mo-Sa: Halbstundentakt (bisher Mo-Fr in HVZ).</p> <p>Fahrplanfeld 72.524 Feld Angebot, Taktsystem: Mo-So: Halbstundentakt im Abschnitt Pfäffikon - Buttikon Oberstufenschule (bisher Mo-Sa) .</p>	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	<p>Die Angebotsverbesserungen bei der Buslinie 72.522 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 255 000.</p> <p>Die Angebotsverbesserungen bei der Buslinie 72.524 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 64 000.</p>	




<p><b>1.2 Buskonzept March, Halbstundentakt Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach</b></p>	<p><b>Region: March</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Die Busse im Korridor Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach verkehren tagsüber durchgehend im Halbstundentakt, weil damit die Gemeinden Tuggen und Wangen systematisch und halbstündlich mit der Region und den beiden Verkehrsdrehscheiben Siebnen-Wangen und Uznach verbunden sein werden.</p>
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p>Die Buslinie 72.521 Reichenburg - Buttikon - Siebnen-Wangen - Uznach verkehrt von Montag bis Freitag tagsüber zwischen 5 Uhr bis 20 Uhr im Abschnitt Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach durchgehend im Halbstundentakt. Die bestehenden Taktlücken im Fahrplan, am Vormittag und am Nachmittag, werden geschlossen.</p> <p>Die Buslinie 72.521 verkehrt am Samstag tagsüber zwischen 6 Uhr bis 20 Uhr im Abschnitt Siebnen-Wangen - Wangen SZ - Tuggen - Uznach durchgehend im Halbstundentakt (bisher im Stundentakt).</p> <p>Am Sonntag verkehrt die Linie 72.521 zwischen Siebnen-Wangen und Uznach unverändert im Stundentakt.</p> <p>Am Abend verkehren einzelne zusätzliche Buskurse. Sie ermöglichen der Bevölkerung von Wangen und Tuggen eine, um eine Stunde, spätere Heimkehr aus Zürich, Pfäffikon oder Lachen als heute.</p> <p>Fahrplanbeispiel letzte Anschlussverbindung aus Zürich HB.          Montag bis Donnerstag:          - Letzte Abfahrt Zürich HB neu um 23:12 Uhr (bisher 22:12 Uhr).          Freitag und Samstag:          - Abfahrt Zürich HB neu um 00:17 Uhr (bisher 23:12 Uhr).</p>
<p><b>Übergeordnete Planungen</b></p>	<p>Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Fachbericht Buskonzept March</p>
<p><b>Massnahme sichert / verbessert</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen</li> </ul>

<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Attraktivität des öV in der Region March wird gesteigert.</li> <li>- Der öV kann mit einem verbesserten Angebot seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</li> <li>- Die March ist mit dem öV besser (regelmässiger) mit der Region Obersee/Gaster im Kanton St. Gallen verbunden.</li> <li>- Die Standortattraktivität der Gemeinden Wangen und Tuggen wird verbessert.</li> <li>- Die öV-Vernetzung der Gemeinden und Ortschaften in der March wird verbessert und die Verfügbarkeit des öV spürbar erhöht.</li> <li>- Die Bevölkerung von Wangen und Tuggen profitiert von einem attraktiveren, verbesserten öV-Angebot. Zürich HB wird am Morgen neu bereits um 6:17 Uhr erreicht (bisher 6:48 Uhr). Gleichzeitig kann am Abend aus Zürich, Pfäffikon und Lachen eine Stunde später nach Hause gereist werden als bisher.</li> <li>- Die Bahnhöfe Siebnen-Wangen und Uznach werden als multimodale Verkehrsdrehscheiben gestärkt. Sie sind neu ganztags attraktiver mit den umliegenden Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten verbunden.</li> <li>- Reisende profitieren von zusätzlichen lokalen, regionalen und auch überregionale Reiseverbindungen.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Angebot wird in den nachfragestarken Verkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet und bleibt zu Randzeiten am Abend sowie am Sonntag reduziert.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	<p>1.1 Buskonzept March: Viertelstundentakt Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen</p> <p>1.3 Buskonzept March: Neue Erschliessung für Nuolen mit der Buslinie 72.525</p> <p>1.4 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung</p> <p>1.5 Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten</p>	
<b>Veränderung öV-Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 72.521 Feld Angebot, Taktsystem: Abschnitt Siebnen - Uznach: Neu Mo-Sa: Halbstundentakt (bisher Mo-Fr: Halbstundentakt zur HVZ).	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Angebotsverbesserungen bei der Buslinie 72.521 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 115 000.	

<h3>1.3 Buskonzept March, neue Erschliessung für Nuolen mit der Buslinie 72.525</h3>	<b>Region: March</b>
<b>Ziel</b>	<p>Die Ortschaft Nuolen und die Kantonsschule Ausserschwyz werden neu von Montag bis Sonntag täglich mit der Buslinie 72.525 Lachen SZ – Siebnen-Wangen erschlossen anstatt von Montag bis Freitag mit der Buslinie 72.522 Pfäffikon SZ – Lachen SZ– Siebnen-Wangen – Nuolen. Das öV-Angebot der Buslinie 72.525 wird verbessert und ausgebaut.</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Erschliessung Nuolen bisher:</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Erschliessung Nuolen neu:</p> </div> </div>	
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Die öV-Erschliessung der Ortschaft Nuolen, der Kantonsschule Ausserschwyz und des Naherholungsgebiets Nuolen See wird neu organisiert und in das Angebot der bestehenden Buslinie 72.525 Lachen SZ – Wangen SZ – Siebnen-Wangen – Siebnen Schulhaus integriert.</p> <p>Die Streckenführung der Buslinie 72.525 wird angepasst. Sie verkehrt neu stündlich in beiden Fahrtrichtungen, mittels Stichfahrt, von der Zürcherstrasse (Löwenfeld) bis nach Nuolen See (Gelände Kibag). Damit kann die Ortschaft Nuolen inklusive das Naherholungsgebiet an die zwei Verkehrsdrehscheiben Lachen und Siebnen-Wangen angeschlossen werden.</p> <p>Das Angebot der Buslinie 72.525 wird verdichtet. Die Linie verkehrt neu von Montag bis Samstag zwischen 6 Uhr bis 20 Uhr durchgehend im Halbstundentakt (bisher Halbstundentakt nur Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit). Am Sonntag verkehrt die Linie 72.525 unverändert im Stundentakt und bedient neu Nuolen ebenfalls.</p> <p>Weil die Ortschaft Nuolen neu mit der Buslinie 72.525 erschlossen wird, kann die Buslinie 72.522 Pfäffikon - Lachen - Siebnen-Wangen - Nuolen eingekürzt werden. Die Linie 72.522 verkehrt noch zwischen Pfäffikon, Bahnhof und Siebnen-Wangen, Bahnhof.</p> <p>Die beiden Buslinien 72.522 Pfäffikon - Lachen - Siebnen-Wangen und 72.525 Siebnen-Wangen - Nuolen - Lachen werden beim Bahnhof Siebnen-Wangen miteinander verbunden und als Durchmesserlinien geführt. Damit bleiben die heutigen Direktverbindungen Wangen - Galgenen erhalten.</p>
<b>Übergeordnete Planungen</b>	<p>Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Fachbericht Buskonzept March, Kommunaler Teilrichtplan Wangen</p>
<b>Massnahme</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen

<b>sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<p>- Die Attraktivität des öV in der Region March wird gesteigert.</p> <p>- Die Kantonsschule Ausserschwyz (Standort) Nuolen wird besser (neu täglich) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.</p> <p>- Der öV kann mit einem verbesserten Angebot seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</p> <p>- Die Ortschaft-, die Kantonsschule- und das Naherholungsgebiet Nuolen sind neu täglich von Montag bis Sonntag mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen (bisher nur Montag bis Freitag). Die Standortattraktivität des Bezirk March, der Gemeinde Wangen und der Ortschaft Nuolen werden verbessert.</p> <p>- Die öV-Massnahme unterstützt die Planung (Realisierung Zukunft Nuolen See) der Gemeinde Wangen und erschliesst das Naherholungsgebiet mit dem öV.</p> <p>- Nuolen ist neu täglich durchgehend mit dem öV erschlossen:          Montag bis Donnerstag: 6-23 Uhr.          Freitag und Samstag: 6-24 Uhr.          Sonntag: 6-22 Uhr.          (Bisherige öV-Betriebszeiten Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 19 Uhr).</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p>Die neue Erschliessung von Nuolen kann mit den Ressourcen der Buslinie 72.525 effizient realisiert werden. Durch eine Anpassung bei den Fahrzeiten kann die Stichfahrt nach Nuolen ohne zusätzliches Fahrzeug/Personal umgesetzt werden.</p> <p>Durch die Einkürzung der Buslinie 72.522 werden Ressourcen frei, welche für die Angebotsverdichtung bei der Linie 72.525 benutzt werden können.</p>	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	<p>1.1 Buskonzept March: Viertelstundentakt Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen</p> <p>1.2 Buskonzept March: Halbstundentakt Siebnen-Wangen - Wangen -Tuggen - Uznach</p> <p>1.4 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung</p> <p>1.5 Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten</p>	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	<p>Fahrplanfeld 72.525</p> <p>Feld Streckenabschnitt: neu Lachen - Nuolen - Wangen - Siebnen-Wangen</p> <p>Feld Angebot, Taktsystem: Neu Mo-Sa: Halbstundentakt, So: Stundentakt (bisher Mo-Fr: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt und Sa-So: Stundentakt).</p>	

	<p>Fahrplanfeld 72.522                  Feld Streckenabschnitt: neu Pfäffikon - Lachen - Galgenen - Siebnen (anstatt Linienendpunkt Nuolen)                  Feld Angebot, Taktsystem: Neu Mo-Sa: Halbstundentakt (bisher Mo-Fr zur HVZ).</p>
<p><b>Finanzierung                  (Auswirkungen auf                  die Abgeltung)</b></p>	<p>Die Angebotsverbesserungen bei der Buslinie 72.525 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 27 000.</p>

<p><b>1.4 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung</b></p>	<p><b>Region: March</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Eine direkte S-Bahn verbindet die Obermarch wieder mit Zürich. Das öV-Konzept March wird schrittweise in Richtung Zielzustand weiterentwickelt.</p>
	
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Rückblick</b>          Im Jahr 2014 wurde im Bahnkorridor Zürich – Chur ein neues Fahrplankonzept eingeführt (4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich). Die S2 Zürich - Ziegelbrücke kann seither die Bahnhöfe Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten (Glarus) nicht mehr bedienen. Als Folge dieser geänderten Rahmenbedingungen wurde in der March ein öV-Übergangskonzept eingeführt. Es enthält Massnahmen in den Bereichen Bahn und Bus. Das Übergangskonzept war ursprünglich bis 2018 geplant, musste dann aber bis 2024 verlängert werden.</p> <p><b>Ausgangslage S2</b>          Die Zürcher S-Bahn S2 muss zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen beschleunigt verkehren (ohne Zwischenhalte in Schübelbach-Buttikon, Reichenburg, Bilten), weil sie sonst in Konflikt mit dem nachfolgenden Intercity Chur - Zürich und dem zweistündlichen Railjet Österreich - Zürich kommt.</p> <p>Damit die S2 die Bahnhöfe Reichenburg und Schübelbach-Buttikon wieder bedienen kann, muss in Siebnen-Wangen eine Überholgleisanlage gebaut werden. Mit Inbetriebnahme der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen kann die S2 durch den nachfolgenden Intercity Chur – Zürich (und zweistündlich zusätzlich durch den Railjet) überholt und der Konflikt zwischen der S2 mit dem IC und dem Railjet gelöst werden. Die Wartezeit der S2 in Siebnen-Wangen wird je nach Fahrplansituation vier bis sieben Minuten betragen.</p> <p>Das Fahrplankonzept mit Überholung der S2 in Siebnen-Wangen wird vom Züricher Verkehrsverbund (ZVV) kritisch beurteilt, weil es bei der S2, im Vergleich zu heute, zusätzlichen Rollmaterialbedarf (Kosten) auslöst und die Obermarch für den ZVV aus Nachfragesicht wenig Bedeutung geniesst. Der ZVV würde eine in Siebnen-Wangen endende S2 vorziehen.</p> <p>Der zusätzliche Rollmaterialbedarf bei der S2 kann auf eine Zugkomposition reduziert werden, wenn die Rangierung der Züge in Siebnen-Wangen optimiert wird (betrieblicher Vorgang Stärken/Schwächen).</p>

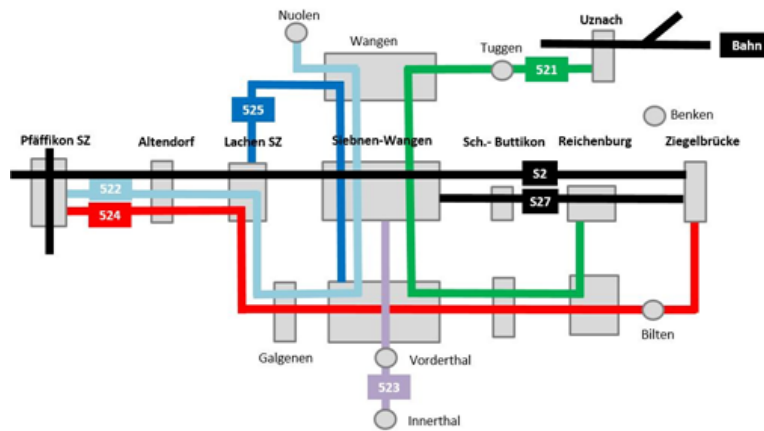
	<p>SBB Infrastruktur erachtet die Lösung mit einer Überholung inklusive Stärken/Schwächen aufgrund der knappen Zugfolgezeiten als schwierig, aber aus heutiger Sicht, bis auf eine einzelne Situation pro Tag, betrieblich machbar.</p> <p><b>Projektstand Überholgleisanlage</b></p> <p>Der Bau der Überholgleisanlage ist vom Bund mit dem Ausbauschnitt 2025 beschlossen. Gleichzeitig mit dem Bau der Überholgleisanlage wird der Bahnhof Siebnen-Wangen auch behindertengerecht ausgebaut und modernisiert.</p> <p>Das Projekt Überholgleisanlage Siebnen-Wangen hat sich aufgrund der fordernden Rahmenbedingungen (Abklärungen und Verhandlungen) zeitlich verzögert. Der Bund verlangte im Rahmen der Erarbeitung des Bahnausbauschnitts 2035 die Überprüfung des Investitionsschutzes (Bestätigung, dass die im Ausbauschnitt AS2025 beschlossene Überholgleisanlage Siebnen-Wangen kompatibel zum Fahrplankonzept des Bahnausbauschnitts 2035 ist). Die Aufwärtskompatibilität ist von der SBB bestätigt worden. Der Bund hat daraufhin im Jahr 2020 die SBB mit der Umsetzung beauftragt.</p> <p>Im Januar 2021 hat SBB Infrastruktur das Vorprojekt für die Überholgleisanlage Siebnen-Wangen gestartet. Nach aktuellem Planungsstand geht die SBB davon aus, dass die Überholgleisanlage Ende 2027 (Fahrplan 2028) in Betrieb genommen werden kann.</p> <p>Der Kanton Schwyz hat bei den SBB und beim Bund bereits mehrfach interveniert und fordert eine Projektbeschleunigung in Siebnen-Wangen. SBB prüft mögliche Beschleunigungsmassnahmen mit der Erarbeitung des Vorprojekts. Die Möglichkeiten für eine Beschleunigung sind sehr beschränkt, weil im Korridor Zürich - Chur verschiedene Grossbauprojekte anstehen, welche nicht gleichzeitig miteinander realisiert werden können (z.B. Koordination mit dem Bau der Güter-Überholgleisanlage in Pfäffikon SZ für die vorgesehene Einführung des IC-Halbstudentaktes Zürich - Chur). Ergebnisse zu den Beschleunigungsmassnahmen wird SBB mit Abschluss des Vorprojektes mitteilen können (Ende 2022).</p> <p><b>Unsicherheit Bahnerschliessung Obermarch</b></p> <p>Die Inbetriebnahme der Überholgleisanlage nach 2024 löst beim bestehenden Übergangskonzept der Bahnerschliessung in der Obermarch zahlreiche Unsicherheiten aus.</p> <p><b>Rollmaterial</b></p> <p>- Die Bauteile (Ersatzteile) für die bei der S27 eingesetzten NPZ-Kompositionen werden von Lieferanten laufend abgekündigt und sind teilweise nicht mehr lieferbar. Die Risiken eines Fahrzeugausfalls steigen mit jedem Betriebsjahr kontinuierlich.</p>
--	---

	<p>- Das eingesetzte Rollmaterial des S27-Shuttles Siebnen-Wangen - Ziegelrücke erreicht voraussichtlich Ende 2025 endgültig sein Lebensende. Ein Verlängerung des Einsatzes des Rollmaterials über 2025 hinaus ist stark in Frage gestellt.</p> <p>- Bei einem Einsatz von anderem (fremdem) Rollmaterial müssten die Lokführer zuerst für dieses geschult werden. Dadurch wäre eine Auslagerung der gesamten Leistung sinnvoller. Diese wäre jedoch mit grossen Zusatzkosten verbunden. Eine Lösung mit der Anmietung von geeignetem fremdem Rollmaterial (Flirt-Züge) ist nicht planbar, weil aktuell schweizweit Rollmaterialknappheit besteht.</p> <p><b>Zugtrasse</b></p> <p>- Das Zugtrasse der S27 ist nicht gesichert. Die Angebotsbestellung der S27 ist damit unsicher und nur auf Zusehen hin von Jahr zu Jahr möglich.</p> <p>- Mit der Inbetriebnahme der Güterüberholgleisanlage in Pfäffikon steht ab Fahrplan 2026 nur noch eines der beiden S27 Zugtrasse zur Verfügung (Stundentakt anstatt Halbstundentakt).</p> <p>- Im Korridor Zürich - Chur stehen Grossbaustellen an. Dies führt zu Einschränkungen im Zugverkehr und zu einer Minderung der Trassenkapazität. Es ist zu erwarten, dass die S27 während der Realisierung der Überholgleisanlage und des behindertengerechten Ausbaus des Bahnhof Siebnen-Wangen zeitweise nicht verkehren kann.</p> <p><b>Rechtsunsicherheit Behindertengleichstellung BehiG</b></p> <p>- Der Betrieb der S27 kann heute verhältnismässig preiswert mit älterem Rollmaterial erbracht werden. Das Behindertengleichstellungsgesetz BehiG verlangt, dass der öffentliche Verkehr den Bedürfnissen der behinderten und altersbedingt eingeschränkten Reisenden entspricht. Das eingesetzte Rollmaterial der S27 erfüllt die gesetzlichen Vorgaben des BehiG in einigen Punkten nicht. Die Anpassung des Rollmaterials würde eine wesentliche Kostensteigerung bei der S27 auslösen. Da das Rollmaterial voraussichtlich nur noch bis Ende 2025 eingesetzt werden soll und die Bahnhöfe Siebnen-Wangen, Schübelbach-Buttikon und Reichenburg in diesem Zeitraum nicht hindernisfrei ausgebaut werden, wird vom Kanton Schwyz als Besteller eine Anpassung und Modernisierung des Rollmaterials als nicht verhältnismässig abgelehnt (das Rollmaterial der S27 erreicht Ende 2025 das Lebensende und soll dann ausser Betrieb genommen werden).</p> <p><b>Fazit</b></p> <p>Die Bahnerschliessung in der Obermarch kann voraussichtlich nicht nahtlos vom Konzept mit dem heutigen S27 Shuttle zum Zielzustand mit der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen und Wiederherstellung der S2 Zugshalte erfolgen.</p> <p>Ab Fahrplan 2026 ist der Weiterbetrieb der S27 voraussichtlich nicht mehr verhältnismässig. Die Obermarch soll jedoch im öV-Grundangebot 2024-</p>
--	---



	<p>2027 ohne Unterbrechung mit guten Reiseverbindungen an das Schnellzugsangebot in Siebnen-Wangen angeschlossen bleiben.</p> <p>Das öV-Konzept in der Obermarch wird in drei Entwicklungsschritten, vom aktuellen Zustand bis zum angestrebten Zielzustand, weiterentwickelt. Der erste Entwicklungsschritt wird im Fahrplan 2024 umgesetzt.</p> <p>Mit dem Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung, soll die Obermarch bis zur Erreichung des Zielkonzeptes attraktiv und effizient mit dem öV erschlossen sein und kurzfristig und flexibel auf geänderte Rahmenbedingungen reagiert werden können.</p> <p><b>Entwicklungsschritte bis zum Zielzustand</b></p> <p>Das AöV Schwyz hat in Zusammenarbeit mit einem externen Planungsbüro den angestrebten Zielzustand Bahn und Bus für die Region March erarbeitet. Er berücksichtigt den Bahnzustand, wenn die Überholgleisanlage Siebnen-Wangen gebaut ist und die S2 in der Obermarch wieder anhalten kann. Ausgehend vom Zielzustand sind drei Entwicklungsschritte vorgesehen.</p> <p><b>Ausgangszustand Fahrplan 2022 und 2023</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bahnangebot unverändert.</li><li>- Busangebot unverändert.</li></ul> <p>Die S2 hält nicht in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg. Als Ersatzangebot (Übergangskonzept) verkehrt die S27 Siebnen-Wangen - Ziegelbrücke. Sie verkehrt von Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit für die Berufspendler und Schüler.</p> <p>Die Buslinie 72.521 Reichenburg - Siebnen-Wangen - Uznach ergänzt das S27-Angebot. Sie verkehrt von Montag bis Sonntag im Halbstundentakt und bietet in Siebnen-Wangen aus Richtung Reichenburg Anschluss zur S2 Richtung Zürich.</p> <p>Die Buslinie 72.524 Pfäffikon - Siebnen - Buttikon - Reichenburg - Ziegelbrücke verkehrt von Montag bis Sonntag stündlich, bis Buttikon Oberstufenschule Montag bis Samstag halbstündlich. Sie sichert die Anschlussverbindungen Richtung Osten (Bahnknoten Ziegelbrücke, Glarus, Sarganserland). Gleichzeitig ermöglicht sie den Gemeinden Reichenburg und Schübelbach Direktverbindungen nach Siebnen, Galgenen und in den Bezirkshauptort Lachen.</p>
--	--

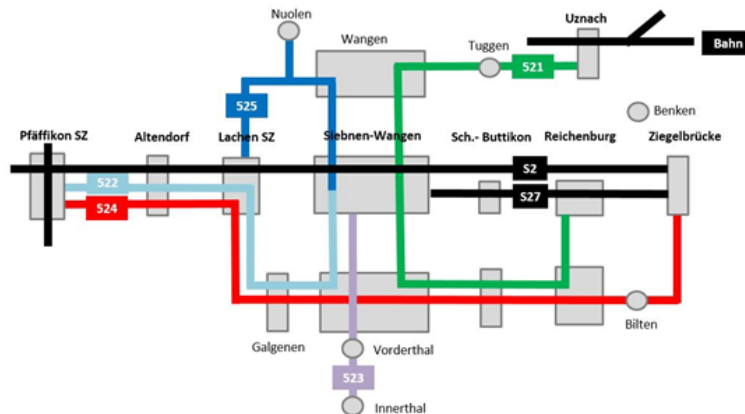
Abbildung: Netzplan Bahn- und Buslinien March aktuelle Situation:



### Entwicklungsschritt 1 ab Fahrplan 2024

- Bahnangebot unverändert.
- Diverse Verbesserungen beim Buskonzept March (siehe Massnahmen 1.1, 1.2 und 1.3).

Abbildung: Netzplan Bahn- und Buslinien March Etappierungsschritt 1:

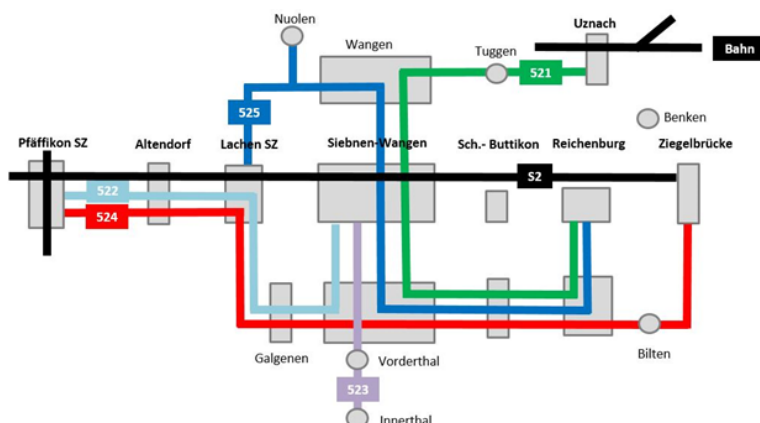


### Entwicklungsschritt 2 ab voraussichtlich Fahrplan 2026

- Der HVZ-Shuttle S27 kann nicht mehr verkehren.
- Die Überholgleisanlage Siebnen-Wangen ist noch nicht fertig gebaut.
- Die S2 kann in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg noch nicht anhalten.
- Das Angebot der S27 wird im Abschnitt Siebnen-Wangen - Reichenburg durch eine neue Schnellbuslinie ersetzt.

Dafür wird die Buslinie 72.525 Lachen - Nuolen - Siebnen-Wangen zur Hauptverkehrszeit vom Bahnhof Siebnen-Wangen als Schnellbuslinie (Bahnersatzangebot), mit wenigen Zwischenhalten, bis nach Reichenburg Bahnhof verlängert. In Siebnen-Wangen bestehen aus Richtung Reichenburg - Schübelbach Anschlüsse zum Interregio/S25 Richtung Zürich und Richtung Ziegelbrücke.

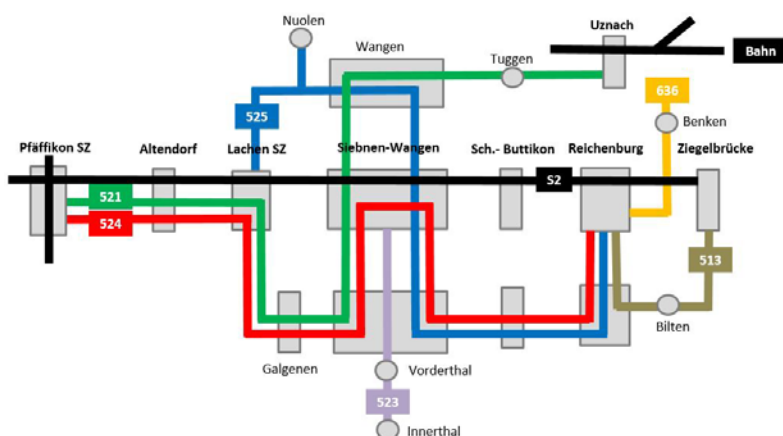
Abbildung: Netzplan Bahn- und Buslinien March Etappierungsschritt 2:



### Entwicklungsschritt 3: angestrebtes Zielkonzept ab Fahrplan 2028

- Die Überholgleisanlage Siebnen-Wangen ist fertig gebaut.
- Die Zürcher S-Bahn S2 bedient die Bahnhöfe Schübelbach-Buttikon und Reichenburg wieder.
- Der HVZ-Shuttle S27 verkehrt nicht mehr.
- Das Buskonzept March wird an die neue Bahnstruktur angepasst. Der Busfahrplan wird auf das viertelstündliche Bahnangebot der Verkehrsdrehscheibe Siebnen-Wangen ausgerichtet.
- Im Dreieck Reichenburg - March - See-Gaster - Glarus wird ein neues Busangebot umgesetzt. Details dazu siehe Massnahmenblatt 1.5, Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten.

Abbildung: Netzplan Bahn- und Buslinien March angestrebtes Zielkonzept:




Die Überholgleisanlage Siebnen-Wangen ermöglicht die Überholung der S2 durch die Intercity- und Railjetzüge im Korridor Zürich – Sargans - Chur und damit verbunden auch die Wiedereinführung der Zugshalte in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg. Ein Halt in Bilten (Glarus) ist mangels Fahrzeiter-serven definitiv nicht möglich.

**Die Planungen mit dem erarbeiteten Fachbericht «Buskonzept March» werden den direktbetroffenen Gemeinden Schübelbach und Reichenburg im**

	<b>Jahr 2022 detailliert vorgestellt. Die Gemeinden werden in die weiteren Detailplanungen einbezogen und zur Mitwirkung eingeladen.</b>	
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Planungen Bund FABI-STEP AS2025, Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Fachbericht Buskonzept March, Agglomerationsprogramm Obersee	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Obermarch ist mit der Bahn wieder direkt mit Zürich verbunden.</li> <li>- Das öV-Konzept in der Obermarch wird zukunftsgerichtet weiterentwickelt und neue Rahmenbedingungen werden kurzfristig, laufend adaptiert.</li> <li>- Die Gemeinden Reichenburg und Schübelbach bleiben in allen Etappierungsschritten gut an das Bahnangebot der Verkehrsdrehscheibe Siebnen-Wangen angeschlossen.</li> <li>- Die öV-Planungen March (Kanton Schwyz), Gaster (Kanton St. Gallen) und Bilten (Kanton Glarus) sind kantonsübergreifend untereinander abgestimmt.</li> <li>- Die Obermarch profitiert von guten Anschlussbeziehungen in der Verkehrsdrehscheibe Siebnen-Wangen.</li> <li>- Die Entwicklungsgebiete ESP Rietli und Vogtswis werden zukünftig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt unter Berücksichtigung eines ausgewogenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses in Abstimmung mit dem Bund und den Nachbarkantonen sowie den direktbetroffenen Gemeinden.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	Ab 2024 rollend	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	<p>1.1 Buskonzept March: Viertelstundentakt Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen</p> <p>1.2 Buskonzept March: Halbstundentakt Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach</p> <p>1.3 Buskonzept March: Neue Erschliessung für Nuolen mit der Buslinie 72.525</p> <p>1.5 Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten</p>	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfelder 720 (S27), 720 (S2) 72.521, 72.525, 72.524 Feld Bemerkungen: Hinweis zu Entwicklungsfeld	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	<p>Das Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung führt im öV-Grundangebot 2024-2027 zu keinen zusätzlichen Abgeltungen weil,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die finanziellen Auswirkungen des Entwicklungsschritts 1 ab Fahrplan 2024 bereits in den Massnahmenblätter 1.1, 1.2 und 1.3 ausgewiesen sind.</li> </ul>	

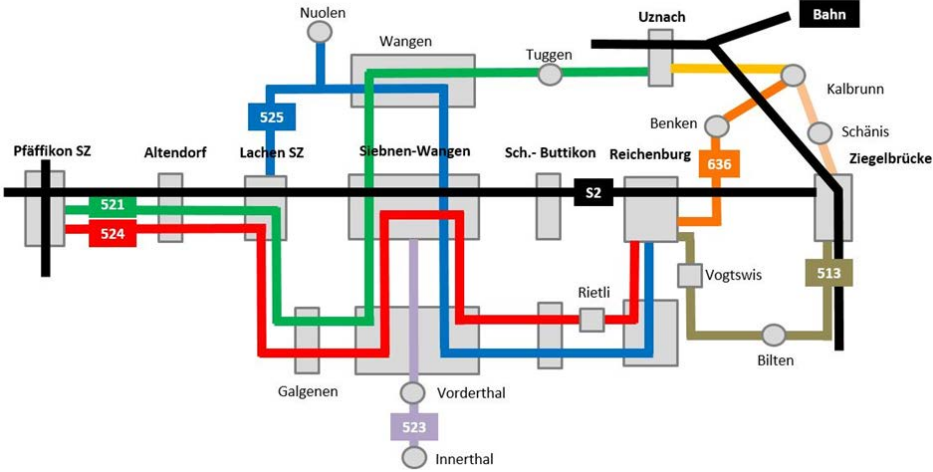
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Der Entwicklungsschritt 2 in der «Gesamtbetrachtung» zu keinen höheren Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 führt (Die S27 verkehrt voraussichtlich nicht mehr, dafür verkehrt die Buslinie 72.525 neu ab Siebnen-Wangen bis nach Reichenburg).</li> <li>- der dritte Entwicklungsschritt mit der Umsetzung des Zielzustands nach aktuellem Kenntnisstand erst die Periode des öV-Grundangebots 2028-2031 betreffen wird.</li></ul>
--	---

<p><b>1.5 Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten</b></p>	<p><b>Region: March</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Das Busangebot im Dreieck Uznach (Kanton St. Gallen), Reichenburg (Kanton Schwyz) und Ziegelbrücke (Kanton Glarus) berücksichtigt das neue Bahnangebot und ist kantonsübergreifend mit guten Anschlussbeziehungen aufeinander abgestimmt.</p>
	
<p><b>Massnahmenbeschreibung:</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Der Kanton St. Gallen wird ab Dezember 2023 (Fahrplan 2024) das Bahnangebot auf der Strecke Rapperswil - Uznach - Wattwil / Ziegelbrücke anpassen (Umsetzung erste Etappe Stadtbahn Obersee). Gleichzeitig wird der Kanton St. Gallen das Busangebot im Raum See-Gaster an die geänderten Rahmenbedingungen anpassen und ein neues Buskonzept umsetzen.</p> <p>Der Kanton Schwyz hat das Busangebot in der March für den Zielzustand mit Überholgleisanlage Siebnen-Wangen neu geplant. Die neue Bahninfrastruktur in Siebnen-Wangen wird voraussichtlich Ende 2027 bereitstehen.</p> <p>Das Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten soll mögliche Synergien über die Kantonsgrenzen hinaus identifizieren und die Busplanungen der Kantone Schwyz, St. Gallen und Glarus optimal aufeinander abstimmen. Die Kantone Schwyz, St. Gallen und Glarus planen mit der Unterstützung eines externen Planungsbüros ein neues Angebotskonzept in der Schnittstelle Reichenburg, Bilten, Benken. Im Raum Gaster sind aktuell noch zwei Varianten in Bearbeitung.</p> <p>Nachfolgend ist der aktuelle Stand der Busplanung Reichenburg - March - Gaster - Bilten zusammengefasst. Der Fachbericht bildet die Grundlage für die bevorstehenden Besprechungen und Abstimmungen mit den betroffenen Gemeinden in der Obermarch.</p> <p><b>Grundbedingungen</b></p> <p>Für den Kanton Schwyz bilden die Ergebnisse aus dem Fachbericht Buskonzept March und der angestrebte Zielzustand bei der Bahnerschliessung in der Obermarch die Grundbedingungen für das Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten.</p>

	<p><b>Zielkonzept S-Bahn Obermarch</b></p> <p>Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen kann in der March das neue Bahnkonzept umgesetzt werden. Die SBB geht gemäss aktuellen Planungen davon aus, dass die Infrastruktur Ende 2027 fertig gebaut sein wird. Der Kanton Schwyz fordert beim Bund und den SBB eine Projektbeschleunigung. Beschleunigungsmassnahmen werden von SBB mit der Erarbeitung des Vorprojekts zurzeit geprüft. Ergebnisse sind Ende 2022 zu erwarten. Der genaue Umsetzungszeitpunkt des Zielkonzepts Bahn bleibt somit vorderhand noch offen.</p> <p>Die Überholgleisanlage Siebnen-Wangen ermöglicht die Überholung der S2 durch die Intercity- und Railjetzüge im Korridor Zürich - Sargans - Chur und damit verbunden auch die Wiedereinführung der Zugshalte an den Bahnhöfen in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg. Ein Halt in Bilten (Kanton Glarus) ist mangels Fahrzeitreserven definitiv nicht möglich. Die S2 erhält zweistündlich eine angepasste Fahrlage, da zusätzlich zum Intercity dann auch der Railjet die S2 überholen muss. Die Wartezeit der S2 in Siebnen-Wangen wird je nach Fahrplansituation vier bis sieben Minuten betragen.</p> <p><b>Neues Buskonzept March</b></p> <p>Das Busangebot des Kantons Schwyz basiert auf dem Fachbericht Buskonzept March. Das Busangebot im Korridor Siebnen - Schübelbach - Buttikon - Reichenburg ist zum Zeitpunkt der Umsetzung des Zielkonzepts S-Bahn Obermarch an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Das neue Busangebot berücksichtigt nebst der neuen Bahnstruktur auch die zukünftigen raumplanerischen Entwicklungen. Es umfasst folgende Änderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Buslinie 72.521 Uznach - Siebnen-Wangen - Reichenburg fährt im Zielzustand ab Siebnen-Wangen neu nach Pfäffikon anstatt nach Reichenburg. Der Anschluss nach Reichenburg wird durch die Buslinie 72.524 angeboten.</li> <li>- Die Marchbuslinie 72.524 fährt ab Pfäffikon zeitlich um 15 Minuten verschoben neu via Bahnhof Siebnen-Wangen weiter nach Schübelbach, Buttikon bis nach Reichenburg Bahnhof. Sie erschliesst in Reichenburg den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ESP Rietli. Die Linie 72.524 ermöglicht in Siebnen-Wangen folgende Zugsanschlüsse:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aus Richtung Galgenen: IR/S25 Richtung Zürich und Ziegelbrücke.</li> <li>- Aus Richtung Reichenburg: S2 Richtung Zürich und Ziegelbrücke.</li> </ul> </li> <li>- Die Buslinie 72.525 Lachen - Nuolen - Wangen - Siebnen wird ab Bahnhof Siebnen-Wangen neu bis nach Reichenburg Bahnhof verlängert. Sie wird zwischen Siebnen und Reichenburg Bahnhof zeitlich um circa 15 Minuten versetzt zur Buslinie 72.524 verkehren und folgende Zugsanschlüsse bieten:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- In Siebnen-Wangen aus Richtung Reichenburg: IR/S25 Richtung Zürich und Ziegelbrücke.</li> <li>- In Reichenburg: S2 Richtung Zürich und Ziegelbrücke.</li> <li>- In Siebnen-Wangen aus Richtung Wangen: S2 Richtung Zürich und Richtung Ziegelbrücke.</li> </ul> </li> </ul>
--	---

	<p><b>Schnittstelle Reichenburg - Bilten - Ziegelbrücke (Kanton Glarus)</b>  Die halbstündliche, attraktive Anbindung von Bilten an den Bahnknoten Ziegelbrücke geniesst für den Kanton Glarus Priorität und wird als Grundbedingung für die zukünftige Buserschliessung erhalten bleiben. Im Korridor Ziegelbrücke - Bilten - Reichenburg werden die Linienbusse somit in etwa in der gleichen Fahrlage wie heute geführt werden. Die Buslinie ab Ziegelbrücke soll im Kanton Schwyz zukünftig als Buslinie 72.513 bis zum Bahnhof Reichenburg geführt werden. Sie soll dabei die Gebiete Fänen und Vogtswis in Reichenburg neu mit dem öV erschliessen. In Reichenburg Bahnhof wird die Linie 72.513 einen Anschluss an die Buslinie 72.524 in die March herstellen können, nicht aber zur S2 nach Zürich (Grund: Die Bus- und Bahnfahrzeiten im Abschnitt Reichenburg - Ziegelbrücke lassen eine gleichzeitige Anschluss-Beziehung in Ziegelbrücke und in Reichenburg nicht zu). Die Einführung des geänderten Buskonzepts Reichenburg - Bilten - Ziegelbrücke kann ab Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen erfolgen (Voraussichtlich mit dem Fahrplan 2028).</p> <p><b>Schnittstelle Reichenburg - Benken - Kaltbrunn (Kanton St. Gallen)</b>  Das geplante neue Busangebot des Kantons St. Gallen basiert auf dem Fachbericht Buskonzept Zürichsee Linth. Es sind aktuell zwei Varianten in Prüfung und Bewertung bei den St. Galler Gemeinden. In beiden Varianten ist eine Verlängerung der St. Galler-Buslinie Kaltbrunn - Benken bis nach Reichenburg Bahnhof vorgesehen.</p> <p>- Variante A: Direkte Buslinie Uznach - Ziegelbrücke, Kurzlinie 80.636 Kaltbrunn - Benken - Reichenburg mit unterschiedlichem Takt je nach Tageszeit. In der Nebenverkehrszeit würde der Bus Uznach - Reichenburg/Ziegelbrücke je stündlich verkehren.</p> <p>- Variante B: Kurzlinie Uznach - Kaltbrunn Steinenbrücke, überlagert mit Buslinie Reichenburg - Benken - Kaltbrunn-Ziegelbrücke. In der Nebenverkehrszeit würde der Bus Uznach - Reichenburg/Ziegelbrücke je stündlich verkehren.</p> <p>Die Unterschiede der Varianten sind für Reichenburg minim. In beiden Varianten wird die Buslinie aus Kaltbrunn/Benken beim Bahnhof Reichenburg Anschlüsse zur S2 in Richtung Zürich und zur Buslinie 72.525 nach Siebnen ermöglichen.</p> <p>Das neue Buskonzept des Kantons St. Gallen wird gleichzeitig mit der ersten Etappe der Stadtbahn Obersee umgesetzt (voraussichtlich mit Fahrplan 2024). Da die neuen Buskonzepte in der March und im Gasterland nicht zeitgleich eingeführt werden können, ist eine Etappierung anzustreben. Die Verlängerung der Buslinie ab Benken (Kanton St. Gallen) bis zum Bahnhof Reichenburg soll zum Zeitpunkt der Umsetzung des Zielkonzepts March erfolgen (voraussichtlich mit dem Fahrplan 2028).</p>
--	--



	<p><b>Infrastrukturanforderungen in Reichenburg:</b>                  Das im Fachbericht Busplanung Gaster - March - Bilten vorgeschlagene Buskonzept wird neue Anforderungen an die Businfrastruktur beim Bahnhof Reichenburg stellen. Es löst eine zusätzliche, zweite Bushaltekante aus, weil neu zwei Buslinien gleichzeitig am Bahnhof Reichenburg stehen werden:                  - Zur vollen und halben Stunde die Buslinie 72.524 von/nach Pfäffikon und die Buslinie 72.513 von/nach Ziegelbrücke                  - zu den Minuten 15/45 die Buslinie 72.525 von/nach Siebnen - Lachen und die Buslinie von/nach Benken - Kaltbrunn                  Die beiden Bushaltekanten sollen unabhängig voneinander befahrbar sein, um zwingenden betrieblichen Abhängigkeiten nicht zuwiderzulaufen.</p> <p>Abbildung: Netzplan Bahn- und Buslinien March angestrebtes Zielkonzept:</p>  <p><b>Die Planungen mit dem erarbeiteten Fachbericht Buskonzept March werden den direktbetroffenen Gemeinden Schübelbach und Reichenburg im Jahr 2022 detailliert vorgestellt. Die Gemeinden werden in die weiteren Detailplanungen einbezogen und zur Mitwirkung eingeladen.</b></p>
<p><b>Übergeordnete Planungen</b></p>	<p>Planungen Bund FABI-STEP AS2025, Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Fachbericht Buskonzept March, Fachbericht Busplanung Zürichsee Linth, Agglomerationsprogramm Obersee</p>
<p><b>Massnahme sichert / verbessert</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen  <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen  <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen  <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen</p>
<p><b>Nutzen</b></p>	<p>Interkantonal                  Kantonal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Regionen March-Gaster-Glarus Nord sind untereinander mit dem öffentlichen Verkehr optimal verbunden.</li> <li>- Die öV-Konzepte sind in der Schnittstelle March - Gaster - Glarus unter den Kantonen abgestimmt und die kantonsübergreifenden Verkehrsströme sind berücksichtigt.</li> <li>- Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Rietli wird an den öV angeschlossen. Die Obermarch erhält in Siebnen-Wangen neu Busanschluss zum Interregio/S25.</li> </ul>

	Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Obermarch ist mit dem öV besser mit der Region Gaster verbunden, die Standortattraktivität steigt.</li> <li>- Die Region Gaster erhält in Reichenburg eine zusätzliche Anbindung an die S-Bahn in Richtung Zürich.</li> <li>- Die Entwicklungsgebiete Fänen und Vogtswis in Reichenburg sind neu mit dem öV erschlossen.</li> <li>- Reichenburg erhält eine neue Buslinie Richtung Benken - Kaltbrunn.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Busangebot wird nachfrageorientiert, unter Berücksichtigung einer ausgewogenen Wirtschaftlichkeit, geplant. Mögliche Synergien zwischen den verschiedenen kantonalen Buslinien werden für einen effizienteren öffentlichen Verkehr genutzt.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024-2028	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	<p>1.1 Buskonzept March: Viertelstundentakt Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen</p> <p>1.2 Buskonzept March: Halbstundentakt Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach</p> <p>1.3 Buskonzept March: Neue Erschliessung für Nuolen mit der Buslinie 72.525</p> <p>1.4 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung</p>	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	<p>Fahrplanfeld 72.524</p> <p>Feld Bemerkungen: Hinweis zu Entwicklungsfeld</p> <p>Fahrplanfeld 80.635</p> <p>Neu Aufnahme im Raster des öV-Grundangebots 2024-2027 als Linie Kaltbrunn - Benken - Reichenburg</p>	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Der zusätzliche Abgeltungsaufwand für den Kanton Schwyz wird auf Fr. 70 000 abgeschätzt.	

## 2. Verkehrsregion Mitte

<b>2.1 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinien 60.555 und 60.556 (Ybrig)</b>	<b>Region: Mitte</b>
<b>Ziel</b>	Umsetzung neues Buskonzept Einsiedeln: Die Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen im Gebiet Eschbach, Kobiboden werden neu mit den kantonalen Buslinien 60.555 und 60.556 attraktiv und effizient mit dem öV erschlossen.
<p>Das Diagramm zeigt die Buslinien 60.555 und 60.556. Die Linie 60.555 ist eine grüne Linie, die von Einsiedeln, Bahnhof über Brüel (Kloster), Gross, Euthal, Unterberg, Oberberg bis Hoch-Ybrig, Laucheren verläuft. Die Linie 60.556 ist eine grüne Linie, die von Unterberg über Hoch-Ybrig, Weglosen verläuft. Es gibt zudem eine Kursverlängerung von Einsiedeln, Bahnhof über Eschbach und Kobiboden, dargestellt durch blaue Pfeile.</p>	
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Der Bezirk Einsiedeln beabsichtigt, ab 2025 ein neues Buskonzept einzuführen und damit die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet zu verbessern. Anstelle des heutigen Ortsbusses werden die Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete ausgenutzt. Das Buskonzept Einsiedeln wurde vom Bezirk Einsiedeln in Zusammenarbeit mit dem AÖV Schwyz, der Postauto AG und einem externen Beratungsbüro erarbeitet. Das neue Buskonzept wird vorbehaltlich der Zustimmung der Einsiedler Stimmbürger eingeführt (Abstimmung Sachgeschäft am 15. Mai 2022).</p> <p>Die Massnahme ist Bestandteil des neuen Buskonzepts Einsiedeln.</p> <p>Die Regionalbuslinien 60.555 und 60.556 aus dem Ybrig werden von Montag bis Sonntag halbstündlich vom Bahnhof Einsiedeln bis zu den Freizeit- und Gewerbegebieten Eschbach, Kobiboden verlängert, weil damit die beiden Gebiete attraktiv und effizient mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden können.</p> <p>Für die Kursverlängerungen vom Bahnhof Einsiedeln bis Eschbach, Kobiboden können grösstenteils die Stillstandzeiten der beiden Buslinien 60.555 und 60.556 am Bahnhof Einsiedeln ausgenutzt werden (es braucht kein zusätzliches Fahrzeug und Fahrpersonal).</p> <p>Die Kursverlängerungen gelten nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen als Ortsverkehr und sind daher durch den Bezirk Einsiedeln als direktinteressierter Bezirk zu finanzieren. Bund und Kanton stellen dem Bezirk Einsiedeln die Ausnutzung der Stillstandzeiten zu Grenzkosten zur Verfügung. Der Bezirk Einsiedeln profitiert damit von attraktiven Konditionen, weil er nur die variablen Kosten für den Dieserverbrauch und den Unterhalt finanzieren muss, jedoch keine Fixkosten für Fahrzeuge und Fahrpersonal.</p>

<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Schlussbericht Buskonzept Einsiedeln	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal/ Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Attraktivität des öV in der Region Mitte wird gestärkt.</li> <li>- Der öV kann seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</li> <li>- Eine grössere Nachfrage unterstützt die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots.</li> <li>- Die Ortschaften Oberiberg, Unteriberg, Euthal und das Viertel Gross profitieren von neuen attraktiven, halbstündlichen Direktverbindungen zu den Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitanlagen in Einsiedeln Zürichstrasse, Eschbach und Kobiboden.</li> <li>- Die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet Einsiedeln kann deutlich verbessert werden.</li> <li>- Das Gewerbegebiet Kobiboden ist neu mit dem öV erschlossen.</li> <li>- Der Korridor Birchli - Brüel (Kloster) - Bahnhof und der Korridor Bahnhof - Zürichstrasse - Eschbach - Kobiboden sind neu halbstündlich direkt miteinander verbunden.</li> <li>- Die Verkehrsbelastung im Bahnhofgebiet wird dank weniger Buswendemanöver reduziert.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Linienverlängerungen vom Bahnhof Einsiedeln bis Eschbach, Kobiboden können durch die Ausnutzung vorhandener Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien 60.555 und 60.556 effizient und ohne zusätzliche Ressourcen (Fahrzeuge und Fahrpersonal) produziert werden.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2025 (Vorbehalt Zustimmung Stimmbürger Bezirk Einsiedeln)	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	3.2 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.551 (Bennau) 3.3 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.554 (Alpthal) 3.4 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.552 (Egg SZ)	
<b>Veränderung öV-Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.555 Feld Bemerkungen: Die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln wird im Prozess des Bestellverfahrens alle zwei Jahre festgelegt.	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Massnahme hat keine finanziellen Auswirkungen auf den Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027. Die Kursverlängerungen Bahnhof – Eschbach/Kobiboden werden durch den Bezirk Einsiedeln bestellt und finanziert (Abgeltung Bezirk circa Fr. 74 000 pro Jahr).	

<p><b>2.2 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinie 60.551 (Bennau)</b></p>	<p><b>Region: Mitte</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Umsetzung neues Buskonzept Einsiedeln: Die Streckenführung und das Angebot der kantonalen Buslinie 60.551 (Bennau) werden angepasst, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Grundlage für ein neues Ortsbuskonzept Einsiedeln geschaffen wird</li> <li>- die öV-Erschliessung Einsiedeln - Bennau - Biberbrugg verbessert wird</li> <li>- auf die geänderten Rahmenbedingungen des zukünftigen H8-Strassen-Vollausbaus reagiert werden kann.</li> </ul>
<p>Das Diagramm zeigt die Route der Buslinie 60.551. Die Haltestellen sind von links nach rechts: Biberbrugg, Bahnhof; Schwyzerbrugg; Bennau; Schnabelsberg; Eschbach; Horgenberg; Wasenmattstrasse; Rietstrasse; Spital; Einsiedeln, Bahnhof. Die Route verläuft von Biberbrugg über Schwyzerbrugg, Bennau, Schnabelsberg, Eschbach, Horgenberg und Wasenmattstrasse bis zum Bahnhof Einsiedeln. Ein grüner Balken mit der Nummer '551' befindet sich zwischen Eschbach und Horgenberg. Ein rotes 'X' markiert die Haltestelle Einsiedeln, Bahnhof.</p>	
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p>Der Bezirk Einsiedeln beabsichtigt, ab 2025 ein neues Buskonzept einzuführen und damit die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet zu verbessern. Anstelle des heutigen Ortsbusses, werden die Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete ausgenutzt. Das Buskonzept Einsiedeln wurde vom Bezirk Einsiedeln in Zusammenarbeit mit dem AöV Schwyz, der Postauto AG und einem externen Beratungsbüro erarbeitet. Das neue Buskonzept wird vorbehaltlich der Zustimmung der Einsiedler Stimmbürger eingeführt (Abstimmung Sachgeschäfts am 15. Mai 2022).</p> <p>Nach Abschluss des Strassenausbaus H8 wird die Buslinie 60.507 Schwyz - Sattel - Biberbrugg ab der dritten Altmatt ohne Zwischenhalte direkt bis nach Biberbrugg geführt werden. Die Buslinie 60.551 Einsiedeln - Biberbrugg wird den Weiler Schwyzerbrugg weiterhin bedienen können. Sie führt zukünftig ab Bennau via Moosstrasse, Schwyzerbruggstrasse nördlich durch den Weiler Schwyzerbrugg. An der Schwyzerbruggstrasse wird eine neue Bushaltestelle errichtet.</p> <p>Die Massnahme ist Bestandteil des neuen Buskonzepts Einsiedeln und sichert gleichzeitig die zukünftige öV-Erschliessung des Siedlungsgebiets Schwyzerbrugg.</p> <p>Die Massnahme beinhaltet folgende Verbesserungen und Änderungen:</p>

	<p>- Geänderte Streckenführung in im Dorfzentrum von Einsiedeln: Die Linie 60.551 verkehrt ab Eschbach neu via Wasenmattstrasse, Brüel bis zum Bahnhof Einsiedeln anstatt via Zürichstrasse.</p> <p>- Die Linie 60.551 erschliesst neu das Siedlungsgebiet Horgenberg mit einer Stichfahrt ab Wasenmattstrasse.</p> <p>- Die Buslinie 60.551 verkehrt neu auch am Sonntag (bisher nur Montag bis Samstag).</p> <p>- Das Angebot der Buslinie 60.551 wird verdichtet (Zielzustand Stundentakt).</p> <p>- Die Linie 60.551 verkehrt neu als Durchmesserlinie vom Bahnhof Einsiedeln weiter bis zum Spital und bis zur Rietstrasse.</p> <p>- Die Linie 60. 551 verkehrt zum Zeitpunkt des Vollausbau der Kantonsstrasse H8 mit einer neuen Streckenführung in Schwyzerbrugg.</p> <p>Der Bezirk Einsiedeln beteiligt sich an den Kosten der Taktverdichtungen und der geänderten Linienführung mit einem jährlichen Pauschalbeitrag von Fr. 50 000. Dieser Beitrag sichert zusammen mit den Linieneträgen (Billeteinnahmen) die Wirtschaftlichkeit des verbesserten Angebots der Linie 60.551.</p> <p>Für die Kursverlängerungen vom Bahnhof Einsiedeln bis Spital, Rietstrasse können grösstenteils die Stillstandzeiten der Buslinie 60.551 am Bahnhof Einsiedeln ausgenutzt werden (es braucht kein zusätzliches Fahrzeug und Fahrpersonal).</p> <p>Die Kursverlängerungen gelten nach den gesetzlichen Bestimmungen als Ortsverkehr. Sie sind daher durch den Bezirk Einsiedeln als direktinteressierter Bezirk selber zu finanzieren. Bund und Kanton stellen dem Bezirk Einsiedeln die Ausnutzung der Stillstandzeiten zu Grenzkosten zur Verfügung. Der Bezirk Einsiedeln profitiert damit von attraktiven Konditionen, weil er nur die variablen Kosten für den Dieserverbrauch und den Unterhalt finanzieren muss, jedoch keine Fixkosten für Fahrzeuge und Fahrpersonal.</p>	
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Schlussbericht Buskonzept Einsiedeln	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	Interkantonal/ Kantonal	<p>- Die Attraktivität des öV in der Region Mitte wird gestärkt.</p> <p>- Der öV kann seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</p> <p>- Eine grössere Nachfrage unterstützt die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots.</p>

	Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie verkehrt neu auch am Sonntag.</li> <li>- Das Angebot der Buslinie 60.551 wird verdichtet.</li> <li>- Bennau ist neu direkt mit dem Dorfzentrum und dem Spital verbunden.</li> <li>- Die Erschliessung des Wohnquartiers Schwyzerbrugg bleibt langfristig sichergestellt.</li> <li>- Das Spital wird regelmässig mit dem Bahnhof und Zentrum von Einsiedeln verbunden.</li> <li>- Die öV-Erschliessung des Siedlungsgebiets Horgenberg bleibt auch ohne Ortsbus sichergestellt.</li> <li>- Die Verkehrsbelastung im Bahnhofgebiet Einsiedeln kann dank weniger Buswendefahrten reduziert werden.</li> <li>- Es entstehen neue öV-Direktverbindungen zwischen der Rietstrasse (Quartier Nüburg) und dem Brüel/Horgenberg.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Der Fahrplan der Linie 60.551 wird unverändert mit einem Fahrzeug produziert. Die Linienerweiterung vom Bahnhof Einsiedeln bis Spital, Rietstrasse kann durch die Ausnutzung einer vorhandener Stillstandzeiten bei der kantonalen Buslinien 60.551 effizient und ohne zusätzliche Ressourcen (Fahrzeuge und Fahrpersonal) produziert werden.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2025 (Vorbehalt Zustimmung Stimmbürger Bezirk Einsiedeln)	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	<p>3.1 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.555/60.556 (Ybrig)</p> <p>3.3 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.554 (Alpthal)</p> <p>3.4 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.552 (Egg SZ)</p>	
<b>Veränderung öV-Grundangebot</b>	<p>Fahrplanfeld 60.551</p> <p>Feld Angebot, Taktsystem: Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen (bisher Mo-Sa)</p> <p>Feld Bemerkungen: Die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln wird im Prozess des Bestellverfahrens alle zwei Jahre festgelegt.</p>	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	<p>Nach Abzug des Pauschalbeitrags des Bezirks Einsiedeln erhöhen die Massnahmen bei der Linie 60.551 die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 198 000.</p> <p>Die Kursverlängerungen vom Bahnhof zum Spital/ Rietstrasse haben keine finanziellen Auswirkungen auf das öV-Grundangebot 2024-2027. Sie werden durch den Bezirk Einsiedeln bestellt und finanziert (Abgeltung Bezirk circa Fr. 3700 pro Jahr).</p>	

<p><b>2.3 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinie 60.554 (Alpthal)</b></p>	<p><b>Region: Mitte</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Umsetzung neues Buskonzept Einsiedeln: Die Streckenführung der kantonalen Buslinie 60.554 (Einsiedeln - Alpthal - Brunni) wird im Dorfzentrum von Einsiedeln angepasst und verlängert, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Einsiedler Quartiere an der Allmeindstrasse, Grotzenmühlestrasse neu an das Angebot der Buslinie 60.554 angeschlossen werden können.</li> <li>- Die Buslinie 60.554 als Durchmesserlinie vom Bahnhof bis zum Brüel verlängert werden kann.</li> <li>- Die Erreichbarkeit des Ortszentrums Einsiedeln mit dem öV attraktiver wird.</li> </ul>
<p><b>Massnahmen-beschreibung</b></p>	<p>Der Bezirk Einsiedeln beabsichtigt, ab 2025 ein neues Buskonzept einzuführen und damit die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet zu verbessern. Anstelle des heutigen Ortsbusses, werden die Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete ausgenutzt. Das Buskonzept Einsiedeln wurde vom Bezirk Einsiedeln in Zusammenarbeit mit dem AöV Schwyz, der Postauto AG und einem externen Beratungsbüro erarbeitet. Das neue Buskonzept wird vorbehaltlich der Zustimmung der Einsiedler Stimmbürger eingeführt (Abstimmung Sachgeschäft am 15. Mai 2022).</p> <p>Die Massnahme ist Bestandteil des neuen Buskonzepts Einsiedeln. Sie beinhaltet folgende Verbesserungen und Änderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geänderte Streckenführung im Dorfzentrum von Einsiedeln: Die Linie 60.554 verkehrt neu via Allmeindstrasse - Grotzenmühlestrasse und ermöglicht damit die öV-Erschliessung dieser Gebiete durch die kantonalen Buslinie 60.554.</li> <li>- Die Linie 60.554 verkehrt neu als Durchmesserlinie vom Bahnhof Einsiedeln weiter bis ins Brüel.</li> <li>- Die Taktfahrlage des Fahrplans wird systematisiert, weil damit der erforderliche Fahrzeitgewinn für die neue Streckenführung realisiert werden kann.</li> </ul>



	<p>Für die Kursverlängerungen vom Bahnhof Einsiedeln bis zum Brüel können die Stillstandzeiten der Buslinie 60.554 am Bahnhof Einsiedeln ausgenutzt werden (es braucht kein zusätzliches Fahrzeug und Fahrpersonal).</p> <p>Die Kursverlängerungen gelten nach den gesetzlichen Bestimmungen als Ortsverkehr und sind durch den Bezirk Einsiedeln als direktinteressierter Bezirk selber zu finanzieren. Bund und Kanton stellen dem Bezirk Einsiedeln die Ausnutzung der Stillstandzeiten zu Grenzkosten zur Verfügung. Der Bezirk Einsiedeln profitiert damit von attraktiven Konditionen, weil er nur die variablen Kosten für den Dieserverbrauch und den Unterhalt finanzieren muss, jedoch keine Fixkosten für Fahrzeuge und Fahrpersonal.</p>				
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Schlussbericht Buskonzept Einsiedeln				
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen				
<b>Nutzen</b>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">Interkantonal/ Kantonal</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Attraktivität des öV in der Region Mitte wird gestärkt.</li> <li>- Der öV kann seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</li> <li>- Eine grössere Nachfrage unterstützt die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots.</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Regional Lokal</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Direktverbindung für die Ortschaften Alpthal, Trachslau zum Dorfzentrum Einsiedeln/Brüel.</li> <li>- Neue öV-Erschliessung für die Quartiere in der Allmeindstrasse und Grotzenmühlestrasse.</li> <li>- Neue Direktverbindung für das Quartier Langrüti zum Dorfzentrum/Brüel.</li> <li>- Zusätzliche Busanschlüsse beim Bahnhof Einsiedeln Richtung Spital, Eschbach, Kobiboden.</li> </ul> </td> </tr> </table>	Interkantonal/ Kantonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Attraktivität des öV in der Region Mitte wird gestärkt.</li> <li>- Der öV kann seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</li> <li>- Eine grössere Nachfrage unterstützt die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots.</li> </ul>	Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Direktverbindung für die Ortschaften Alpthal, Trachslau zum Dorfzentrum Einsiedeln/Brüel.</li> <li>- Neue öV-Erschliessung für die Quartiere in der Allmeindstrasse und Grotzenmühlestrasse.</li> <li>- Neue Direktverbindung für das Quartier Langrüti zum Dorfzentrum/Brüel.</li> <li>- Zusätzliche Busanschlüsse beim Bahnhof Einsiedeln Richtung Spital, Eschbach, Kobiboden.</li> </ul>
Interkantonal/ Kantonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Attraktivität des öV in der Region Mitte wird gestärkt.</li> <li>- Der öV kann seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</li> <li>- Eine grössere Nachfrage unterstützt die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots.</li> </ul>				
Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Direktverbindung für die Ortschaften Alpthal, Trachslau zum Dorfzentrum Einsiedeln/Brüel.</li> <li>- Neue öV-Erschliessung für die Quartiere in der Allmeindstrasse und Grotzenmühlestrasse.</li> <li>- Neue Direktverbindung für das Quartier Langrüti zum Dorfzentrum/Brüel.</li> <li>- Zusätzliche Busanschlüsse beim Bahnhof Einsiedeln Richtung Spital, Eschbach, Kobiboden.</li> </ul>				
<b>Zweckmässigkeit</b>	Der Fahrplan der Linie 60.554 wird unverändert mit einem Fahrzeug im Umlauf produziert. Die Linienerweiterung vom Bahnhof Einsiedeln bis ins Dorfzentrum Brüel kann durch die Ausnutzung einer vorhandener Stillstandzeit bei der kantonalen Buslinien 60.554 effizient und ohne zusätzliche Ressourcen (Fahrzeuge und Fahrpersonal) produziert werden.				
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024 Anpassung Streckenführung 2025 Verlängerung Buslinie 554 Bahnhof - Brüel (Vorbehalt Zustimmung Stimmbürger Bezirk Einsiedeln)				
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	3.1 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.555/60.556 (Ybrig) 3.2 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.551 (Bennau) 3.4 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.552 (Egg SZ)				
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.554				

	<p>Feld Bemerkungen: Die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln wird im Prozess des Bestellverfahrens alle zwei Jahre festgelegt.</p>
<p><b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b></p>	<p>Die geänderte Streckenführung und die Systematisierung des Fahrplans erhöhen die Abgeltungen der Linie 60.554 im öV-Grundangebot um rund Fr. 9000. Die Kursverlängerungen Bahnhof – Brüel haben keine finanziellen Auswirkungen auf das öV-Grundangebot 2024-2027. Sie werden durch den Bezirk Einsiedeln bestellt und finanziert (Abgeltung Bezirk circa Fr. 1900 pro Jahr).</p>


<p><b>2.4 Buskonzept Einsiedeln, Anpassungen Buslinie 60.552 (Egg SZ)</b></p>	<p><b>Region: Mitte</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Umsetzung neues Buskonzept Einsiedeln: Die Kantonale Buslinie 60.552 Einsiedeln - Willerzell - Egg - Einsiedeln wird in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Einsiedeln als Durchmesserlinie vom Bahnhof Einsiedeln bis zum Spital verlängert, weil damit das Spital direkt an den Bahnhof, das Zentrum sowie die verschiedenen Ortsviertel von Einsiedeln angeschlossen werden kann.</p>
<p><b>Massnahmen-beschreibung</b></p>	<p>Der Bezirk Einsiedeln beabsichtigt, ab 2025 ein neues Buskonzept einzuführen und damit die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet zu verbessern. Anstelle des heutigen Ortsbusses, werden die Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete ausgenutzt. Das Buskonzept Einsiedeln wurde vom Bezirk Einsiedeln in Zusammenarbeit mit dem AöV Schwyz, der Postauto AG und einem externen Beratungsbüro erarbeitet. Das neue Buskonzept wird vorbehaltlich der Zustimmung der Einsiedler Stimmbürger eingeführt (Abstimmung Sachgeschäft am 15. Mai 2022).</p> <p>Die Massnahme ist Bestandteil des neuen Buskonzepts Einsiedeln. Sie beinhaltet folgende Verbesserungen und Änderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie 60.552 verkehrt neu als Durchmesserlinie vom Bahnhof Einsiedeln weiter bis zum Spital.</li> </ul> <p>Für die Kursverlängerungen vom Bahnhof Einsiedeln bis zum Spital können grösstenteils die Stillstandzeiten der Buslinie 60.552 am Bahnhof Einsiedeln ausgenutzt werden (es braucht kein zusätzliches Fahrzeug und Fahrpersonal).</p> <p>Die Kursverlängerungen gelten nach den gesetzlichen Bestimmungen als Ortsverkehr und sind daher durch den Bezirk Einsiedeln als direktinteressierter Bezirk selber zu finanzieren. Bund und Kanton stellen dem Bezirk Einsiedeln die Ausnutzung der Stillstandzeiten zu Grenzkosten zur Verfügung. Der Bezirk Einsiedeln profitiert damit von attraktiven Konditionen, weil er nur die variablen Kosten für den Dieserverbrauch und den Unterhalt finanzieren muss, jedoch keine Fixkosten für Fahrzeuge und Fahrpersonal.</p>

<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Schlussbericht Buskonzept Einsiedeln	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	Interkantonal/ Kantonal           Regional/           Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Attraktivität des öV in der Region Mitte wird gestärkt.</li> <li>- Der öV kann seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</li> <li>- Eine grössere Nachfrage unterstützt die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots.</li> <li>- Neue Direktverbindung für die Ortschaften Willierzell und Egg zum Spital Einsiedeln.</li> <li>- Das Spital wird regelmässig mit dem Bahnhof und Zentrum von Einsiedeln verbunden.</li> <li>- Die öV-Erschliessung des Siedlungsgebiets Horgenberg bleibt auch ohne Ortsbus sichergestellt.</li> <li>- Zusätzliche Busanschlüsse beim Bahnhof Einsiedeln Richtung Eschbach, Kobiboden.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Der Fahrplan der Linie 60.552 wird unverändert mit einem Fahrzeug im Umlauf produziert. Die Kursverlängerungen vom Bahnhof Einsiedeln bis zum Spital können mehrheitlich durch die Ausnutzung einer vorhandener Stillstandzeit bei der kantonalen Buslinien 60.552 effizient und kostengünstig produziert werden.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2025 (Vorbehalt Zustimmung Stimmbürger Bezirk Einsiedeln)	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	3.1 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.555/60.556 (Ybrig) 3.2 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.551 (Bennau) 3.3 Buskonzept Einsiedeln: Anpassungen Buslinie 60.554 (Alpthal)	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.552 Feld Bemerkungen: Die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln wird im Prozess des Bestellverfahrens alle zwei Jahre festgelegt.	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Kursverlängerungen Bahnhof - Spital (Rietstrasse) haben keine finanziellen Auswirkungen auf das öV-Grundangebot 2024-2027. Sie werden durch den Bezirk Einsiedeln bestellt und finanziert (Abgeltung Bezirk circa Fr. 20 800 pro Jahr).	

<p>2.5 Entwicklungsfeld Rapperswil - Arth-Goldau, neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss</p>	<p>Region: Mitte, Ausserschwyz, Innerschwyz</p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Die Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Bahnknoten Biberbrugg werden überprüft und zukunftsgerichtet festgelegt.</p>
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b>                  Der Massnahmenkatalog des öV Grundangebots 2020-2023 beinhaltet die Massnahme Nr. 4.2, Rapperswil – Arth-Goldau, neue Direktverbindung mit NEAT-Anschluss. Die Massnahme sieht vor, dass die Liniendurchbindung der S-Bahnen im Bahnknoten Biberbrugg geändert wird. Die S31 Arth-Goldau - Biberbrugg soll in Biberbrugg neu mit der S40 nach Rapperswil verbunden werden. Dadurch würde eine neue direkte Bahnverbindung Arth-Goldau - Rapperswil mit Halt an allen Stationen realisiert.                  Durch die geänderte Liniendurchbindung in Biberbrugg würde sich das Angebot im Korridor Einsiedeln - Rapperswil verändern. Einsiedeln würde unverändert halbstündlich mit Rapperswil verbunden bleiben, jedoch einmal pro Stunde neu mit Umsteigen in Biberbrugg.</p> <p><b>Weitere Abklärungen erforderlich</b>                  Die Massnahme wurde bisher nicht umgesetzt, weil bei den Vertiefungsarbeiten einige Unsicherheitsfaktoren festgestellt wurden. So ist beispielsweise die Aufwärtskompatibilität der Liniendurchbindung noch nicht klar. Die zukünftigen Fahrzeiten der Züge im Bahnknoten Biberbrugg sind zurzeit noch provisorisch und können im Minutenbereich noch ändern. Die Abklärungen, welche Liniendurchbindung im Bahnknoten Biberbrugg langfristig sinnvoll umgesetzt werden kann, sind gestartet.</p> <p>Das AöV Schwyz und die Schweizerische Südostbahn führen die Abklärungen weiter.</p> <p>Das Entwicklungsfeld stellt sicher, dass die Massnahme, falls sinnvoll und aufwärtskompatibel, im Horizont des öV-Grundangebots 2024-2027 kurzfristig umgesetzt werden kann.</p>
<p><b>Übergeordnete Planungen</b></p>	<p>Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, BAV-Planungen                  FABI-STEP AS2035</p>
<p><b>Massnahme sichert / verbessert</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen</li> </ul>


	<input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<p>- Die Siedlungsräume Rapperswil, Obersee, Zürcher Oberland werden attraktiver mit dem Kantonshauptort Schwyz, dem Schwyzer Talkessel sowie dem NEAT-Knoten Arth-Goldau verbunden.</p> <p>- Für die Reiseverbindungen zwischen March/Höfe und dem Kantonshauptort Schwyz, NEAT-Knoten Arth-Goldau entfällt ein Umstieg (im Gegenzug ist im Korridor Einsiedlen - March/Höfe stündlich einmal zusätzlich umzusteigen).</p> <p>- Die Ausflugsziele Rigi, Tierpark Goldau, Sattel-Hochstuckli, Hochmoor Rothenthurm, Wandergebiet Etzel, Alpamare Pfäffikon und Kinderzoo Rapperswil sind durch die neue Durchmesserlinie Arth-Goldau – Rapperswil direkt miteinander verbunden.</p> <p>- Die Bahnhöfe Pfäffikon, Freienbach, Wilen bei Wollerau, Wollerau, Riedmatt, Samstagern, Schindellegi-Feusisberg sind mit der Bahn neu direkt mit den Innerschwyzer Bahnhöfen Altmatt, Rothenthurm, Biberegg, Sattel-Ägeri, Steinerberg und dem NEAT-Knoten Arth-Goldau verbunden.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Eine Anpassung der Liniendurchbindung im Bahnknoten Biberbrugg führt zu keinen Mehrkosten beim bestehenden Bahnangebot.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	offen	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 670 (S40 und S31) Feld Bemerkungen: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 4.3 wird eine Änderung bei der Liniendurchbindung S40/S31 im Bahnknoten Biberbrugg geprüft.	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Keine Auswirkungen auf die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027.	

### 3. Verkehrsregion Innerschwyz

<b>3.1 Buslinie 60.502, Schwyz - Steinen durchgehend im Halbstundentakt</b>		<b>Region: Innerschwyz</b>
<b>Ziel</b>	Das Busangebot im periurbanen Siedlungsraum zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof wird verbessert. Die Linienbusse verkehren neu von Montag bis Samstag zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof ab 6 Uhr bis 20 Uhr durchgehend im Halbstundentakt.	
		
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Das Angebot der Buslinie 60.502 Küssnacht - Vitznau - Gersau - Brunnen - Schwyz - Arth-Goldau - Arth wird im Streckenabschnitt zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof systematisiert und verdichtet.</p> <p>Die bestehenden vier Taktlücken im Fahrplan werden von Montag bis Samstag geschlossen. Die Buslinie 60.502 verkehrt neu zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof von 6 Uhr bis 20 Uhr durchgehend im Halbstundentakt.</p> <p>Die zusätzlichen Kurse von Montag bis Samstag sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ab Steinen Bahnhof nach Schwyz Zentrum 9:30 Uhr, 10:30 Uhr, 14:30 Uhr 15:30 Uhr.</li> <li>- Ab Schwyz Zentrum nach Steinen Bahnhof 9:15 Uhr, 10:15 Uhr, 14:15 Uhr, 15:15 Uhr.</li> </ul> <p>Am Sonntag verkehrt die Linie 60.502 zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof und Arth-Goldau unverändert im Stundentakt.</p>	
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	Interkantonal Kantonal	- Die Attraktivität des öV im urbanen/periurbanen Siedlungsraum zwischen Schwyz und Steinen wird verbessert.


	Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der öV kann mit einem verbesserten Angebot seinen Anteil am Gesamtverkehr erhöhen.</li> <li>- Die Gemeinde Steinen ist neu von Montag bis Samstag tagsüber durchgehend halbstündlich mit Schwyz Zentrum und den umliegenden Ortschaften im Schwyzer Talkessel verbunden (Schwyz, Rickenbach, Seewen, Ibach, Muotathal, Brunnen, Gersau, Sattel, Rothenthurm).</li> <li>- Die Bevölkerung von Steinen profitiert von einem attraktiveren (regelmässigeren) Busangebot. Die öV-Erschliessungsqualität in Steinen wird verbessert, die Standortattraktivität erhöht.</li> <li>- Die Bevölkerung von Schwyz profitiert im Korridor Herrngasse - Eglismatt - Grossfeld - Seewenfeld - Bienenheimstrasse von einem verbesserten, durchgehend halbstündlichen Busangebot.</li> <li>- In Schwyz Zentrum wird die Anzahl Buswendemanöver reduziert, weil die Linie 60.502 aus Brunnen neu ganztags als Durchmesserlinie bis nach Steinen geführt wird.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die zusätzlichen Buskurse Schwyz Zentrum - Steinen Bahnhof können effizient durch die Ausnutzung der vorhandenen Stillstandzeit der Buslinie 60.502 in Schwyz Zentrum produziert werden (kein zusätzliches Fahrzeug und Fahrpersonal erforderlich).	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.502 Feld Angebot, Taktsystem: Abschnitt Steinen - Schwyz, neu Mo-Sa: Halbstundentakt, So: Stundentakt.	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Angebotsverbesserungen bei der Buslinie 60.502 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot um circa Fr. 17 700.	



<p><b>3.2 Buslinie 60.508, verbesserter Bahnanschluss für Brunnen und Gersau</b></p>	<p><b>Region: Innerschwyz</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Die urbanen/periurbanen Siedlungsgebiete von Brunnen und der Bezirk Gersau werden besser an die Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB angeschlossen. Die Zugsanschlüsse in Brunnen SBB werden attraktiver. Die öV-Vernetzung im Talkessel Schwyz wird verbessert.</p>
	
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b>  Das Busangebot im Korridor Gersau - Brunnen - Schwyz wurde mit der Einführung des neuen Talkesselkonzepts im Jahr 2021 verbessert und in zwei Buslinien aufgeteilt.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Buslinie 60.502: Küssnacht a. R. - Vitznau - Gersau - Brunnen - Schwyz - Arth-Goldau - Arth</li> <li>2. Buslinie 60.508: Gersau - Brunnen - Schwyz - Seewen</li> </ol> <p>Die Linie 60.502 bildet das Grundgerüst des Busangebots. Sie ist die Hauptlinie und verkehrt zwischen Gersau und Schwyz von Montag bis Sonntag durchgehend im Halbstundentakt. Sie ermöglicht aus dem Korridor Gersau - Brunnen Schiller - Brunnen SBB folgende Anschlüsse in Brunnen SBB:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S3 Luzern</li> <li>- Interregio Locarno</li> <li>- S2 Erstfeld</li> </ul> <p>Die Linie 60.508 verkehrt werktags ergänzend zu den weiteren Buslinien im Talkesselkonzept. Sie wird in den einzelnen Streckenabschnitten nachfrageorientiert eingesetzt. Sie ermöglicht aus dem Korridor Gersau - Brunnen Schiller - Brunnen SBB folgende Anschlüsse in Brunnen SBB:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interregio Zug-Zürich / Luzern/Basel</li> <li>- S2 Zug – Baar Lindenpark</li> </ul>

	<p>Damit alle Zugsanschlüsse in Brunnen SBB attraktiv und mit kurzen Umsteigezeiten erreicht werden, müssen beide Buslinien (60.502 und 60.508) verkehren.</p> <p>Weil die Linie 60.508 als ergänzendes, nachfrageorientiertes Angebot geplant ist, verkehrt sie im Streckenabschnitt Gersau - Brunnen Schiller - Brunnen SBB am Samstag und Sonntag, in den Nebenverkehrszeiten und Randzeiten nicht oder nur Abschnittsweise.</p> <p>Wenn die Linie 60.508 nicht verkehrt, verlängern sich in Brunnen SBB die Umsteigezeiten zum Interregio und zur S2 um zusätzlich 15 Minuten.</p> <p>Zur Verbesserung der Anschlusssituation in Brunnen SBB wird das Busangebot der Linie 60.508 im Abschnitt Brunnen SBB – Brunnen Schiller - Gersau Wehri angepasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Betriebszeit der Linie 60.508 am Abend wird ausgedehnt (neu verkehrt die Linie 60.508 bis 23 Uhr anstatt 20 Uhr. Die Anschlüsse der letzten Interregios aus Luzern, Zug/Zürich sowie aus Tessin/Uri werden abgenommen.</li> <li>- Die Verkehrstage der Linie 60.508 werden erweitert (neu verkehrt die Linie 60.508 am Samstag gleich wie Montag bis Freitag).</li> </ul>				
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie				
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen				
<b>Nutzen</b>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">Interkantonal Kantonal</td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bezirk Gersau und die urbanen/periurbanen Gebiete in Brunnen Schiller/Gersauerstrasse werden überregional aus allen Richtungen besser (regelmässiger) erreicht.</li> <li>- Die öV-Vernetzung der Arbeitsplatz- und Siedlungsgebiete von Gersau, Brunnen, Ingenbohl, Ibach Schwyz und Seewen wird gestärkt.</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Regional Lokal</td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die öV-Erschliessungsqualität innerhalb der Gemeinde Ingenbohl wird verbessert. Die Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete Brunnen Schiller und an der Gersauerstrasse sind besser an das Zentrum Brunnen, die geplante neue Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB und das Entwicklungsgebiet Brunnen Nord angeschlossen.</li> </ul> </td> </tr> </table>	Interkantonal Kantonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bezirk Gersau und die urbanen/periurbanen Gebiete in Brunnen Schiller/Gersauerstrasse werden überregional aus allen Richtungen besser (regelmässiger) erreicht.</li> <li>- Die öV-Vernetzung der Arbeitsplatz- und Siedlungsgebiete von Gersau, Brunnen, Ingenbohl, Ibach Schwyz und Seewen wird gestärkt.</li> </ul>	Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die öV-Erschliessungsqualität innerhalb der Gemeinde Ingenbohl wird verbessert. Die Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete Brunnen Schiller und an der Gersauerstrasse sind besser an das Zentrum Brunnen, die geplante neue Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB und das Entwicklungsgebiet Brunnen Nord angeschlossen.</li> </ul>
Interkantonal Kantonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bezirk Gersau und die urbanen/periurbanen Gebiete in Brunnen Schiller/Gersauerstrasse werden überregional aus allen Richtungen besser (regelmässiger) erreicht.</li> <li>- Die öV-Vernetzung der Arbeitsplatz- und Siedlungsgebiete von Gersau, Brunnen, Ingenbohl, Ibach Schwyz und Seewen wird gestärkt.</li> </ul>				
Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die öV-Erschliessungsqualität innerhalb der Gemeinde Ingenbohl wird verbessert. Die Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete Brunnen Schiller und an der Gersauerstrasse sind besser an das Zentrum Brunnen, die geplante neue Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB und das Entwicklungsgebiet Brunnen Nord angeschlossen.</li> </ul>				
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Angebot der Linie 60.508 wird nachfrageorientiert weiterentwickelt. Die Funktion als Ergänzungslinie bleibt erhalten.				
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024				
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-				
<b>Veränderung Grundangebot</b>	<p>Fahrplanfeld 60.508</p> <p>Bei Angebot, Taktsystem: Neu Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: Betrieb eingestellt (bisher Mo-Fr: Halbstundentakt mit Reduktionen, Sa-So: Betrieb eingestellt).</p>				

<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Angebotsverbesserungen bei der Buslinie 60.508 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 90 000.
--	--

<b>3.3 Frühverbindung nach Uri mit der S2</b>		<b>Region: Innerschwyz</b>																								
<b>Ziel</b>	Der Kanton Uri wird am Morgen aus dem Talkessel Schwyz 30 Minuten früher erreicht. Damit ist für die Berufspendler ein Arbeitsbeginn vor 7 Uhr möglich.																									
																										
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p><b>Ausgangslage</b> Die erste Bahnverbindung am Morgen mit der S2 aus dem Talkessel Schwyz in den Kanton Uri verkehrt um 6:30 Uhr und erreicht die Urner Bahnhöfe kurz vor 7 Uhr. Für Arbeitspendler ist eine frühere Verbindung wünschbar.</p> <p><b>Frühverbindung Uri</b> SBB hat im Auftrag des AöV Schwyz die Verfügbarkeit einer freien Zugtrasse geprüft und einen Fahrplanvorschlag für eine zusätzliche Frühverbindung von Arth-Goldau nach Schwyz - Uri erarbeitet. Bei diesem Vorschlag fährt die S2 um 5:50 Uhr ab Arth-Goldau und erreicht Erstfeld um 6:19 Uhr. Der Zug hält an allen Stationen.</p> <p>Fahrplanvorschlag SBB:</p> <table border="1" data-bbox="507 1456 911 1756"> <tr><td>Arth-Goldau</td><td>ab</td><td>5:50</td></tr> <tr><td>Steinen</td><td>ab</td><td>5:54</td></tr> <tr><td>Schwyz</td><td>ab</td><td>5:58</td></tr> <tr><td>Brunnen</td><td>ab</td><td>6:01</td></tr> <tr><td>Sisikon</td><td>ab</td><td>6:05</td></tr> <tr><td>Flüelen</td><td>ab</td><td>6:11</td></tr> <tr><td>Altdorf</td><td>ab</td><td>6:13</td></tr> <tr><td>Erstfeld</td><td>ab</td><td>6:19</td></tr> </table> <p>Zum aktuellen Zeitpunkt ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Vorschlags (noch) nicht stimmig, weil kein geeignetes Rollmaterial zur Verfügung steht.</p> <p>Damit die Frühverbindung umgesetzt werden kann, muss die Lösung optimiert und die Wirtschaftlichkeit des Frühzuges verbessert werden. Dazu sollen die Fragen zu geeignetem Rollmaterial geprüft werden (z.B. Verfügbarkeit Treno Gottardo der SOB).</p>		Arth-Goldau	ab	5:50	Steinen	ab	5:54	Schwyz	ab	5:58	Brunnen	ab	6:01	Sisikon	ab	6:05	Flüelen	ab	6:11	Altdorf	ab	6:13	Erstfeld	ab	6:19
Arth-Goldau	ab	5:50																								
Steinen	ab	5:54																								
Schwyz	ab	5:58																								
Brunnen	ab	6:01																								
Sisikon	ab	6:05																								
Flüelen	ab	6:11																								
Altdorf	ab	6:13																								
Erstfeld	ab	6:19																								

<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<p>- Die Bahnhöfe Sisikon, Flüelen, Altdorf und Erstfeld werden aus dem Schwyzer Talkessel am Morgen 30 Minuten früher erreicht als heute. Dies ermöglicht den Berufspendlern nach Uri einen Arbeitsbeginn vor 7 Uhr.</p> <p>- Das Bahnangebot im Korridor Schwyz - Uri wird attraktiver und die Bahn kann mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen.</p> <p>- Bei kurzfristigen Strassensperrungen am Axen bietet die Bahn von frühmorgens bis spätabends eine attraktive Reisealternative.</p> <p>- Die Bevölkerung in den Gemeinden Arth, Steinen, Schwyz und Ingenbohl profitieren in Fahrtrichtung Süden von einer zusätzlichen, früheren Zugverbindung um 6 Uhr.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Frühverbindung Uri wird in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Kantonen Uri und Zug bei einer genügenden Wirtschaftlichkeit umgesetzt. Mögliche Synergien zwischen den Transportunternehmen (SBB, SOB) sollen ausgenutzt werden.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024-2027	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	-	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Frühverbindung nach Uri bei erhöht die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 115 000.	

<p><b>3.4 Buslinie 60.609, neuer Fahrplan Oberägeri - Sattel</b></p>	<p><b>Region: Innerschwyz</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Das Angebot der Buslinie 60.609 Oberägeri - Sattel wird weiterentwickelt und an das neue Buskonzept des Kantons Zug angepasst.</p>
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b>          Der Kanton Zug konnte im Jahr 2021 die neue Tangente Zug - Baar in Betrieb nehmen. Die Tangente ist ein wichtiger Teil der Gesamtverkehrslösung für den Wirtschafts- und Wohnstandort Zug. Sie ermöglicht für die Linienbusse aus dem Ägerital eine verbesserte, neue Streckenführung nach Zug und Baar. Erste Anpassungen wurden mit dem Fahrplan 2022 bereits umgesetzt. Ab 2024 wird der Kanton Zug das Buskonzept im Ägerital verbessern. Ab diesem Zeitpunkt werden die Rahmenbedingungen für das Fahrplankonzept der Buslinie 60.609 Oberägeri - Morgarten - Sattel ändern.</p> <p><b>Neues Buskonzept Kanton Zug ab 2024</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie 60.601 Oberägeri - Zug wird neu via Tangente Baar - Zug - Metalli zum Bahnhof Zug geführt werden. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Linie 60.601 ändern im Busknoten Oberägeri Station im Vergleich zu heute im Minutenbereich.</li> <li>- Die Linie 60.610 Oberägeri - Alosen - Raten wird neu im Halbstundentakt verkehren. Sie kann deshalb betrieblich nicht mehr mit der Buslinie 60.609 Oberägeri – Sattel kombiniert werden.</li> <li>- Der Fahrplan der Linie 60.609 Oberägeri - Morgarten - Sattel wird auf Zuger Gebiet systematisiert. Die Linie 60.609 wird von Montag bis Freitag zwischen Oberägeri und Morgarten neu durchgehend im Halbstundentakt verkehren. Die Anschlüsse der Linie 60.609 werden in erster Priorität in Oberägeri Station auf attraktive, kurze Anschlussverbindungen zur Buslinie 60.601 nach Zug ausgerichtet.</li> </ul> <p>Auf dem Schwyzer Streckenabschnitt zwischen Morgarten und Sattel wird die Linie 60.609 systematisch im Stundentakt verkehren.</p>

	<p>Das neue Betriebskonzept der Linie 60.609 bietet die Möglichkeit, das Busangebot auch zwischen Morgarten und Sattel, von Montag bis Freitag, bedarfsgerecht zum Halbstundentakt zu verbessern.</p> <p>Dies wird möglich, weil die Buslinie 60.609 ab 2024 in Morgarten neu stündlich eine Stillstandzeit von rund 40 Minuten aufweisen wird. Diese Stillstandzeit kann für eine Kursverlängerung von Morgarten bis nach Sattel Talstation ausgenutzt werden.</p> <p>Wie viele Kurse ab Morgarten zusätzlich bis Sattel verlängert werden, wird noch untersucht. Der Fahrplanentwurf wird in Zusammenarbeit zwischen dem Federführenden Kanton Zug, der Zugerland Verkehrsbetriebe AG und dem AöV Schwyz bis Ende 2022 erarbeitet.</p> <p><b>Neue Fahrplanzeiten für die Buslinie 60.609</b></p> <p>Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG sammelt zur Zeit Erfahrungen im Busbetrieb mit der neuen Tangente Baar - Zug. Auf Grundlage dieser Erfahrungen können die Fahrzeiten der Buslinien 60.601 Oberägeri - Zug für das Fahrplanjahr 2024 geplant und die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Oberägeri Station festgelegt werden.</p> <p>Die Fahrzeiten der Buslinie 60.609 Oberägeri - Sattel werden im Busknoten Oberägeri Station auf die Buslinie 60.601 ausgerichtet. Die Umsteigezeiten zwischen den beiden Buslinien werden kurz sein und attraktive Reiseverbindungen im Korridor Zug - Ägerital – Sattel ermöglichen.</p> <p><b>Fahrzeiten und Anschlüsse in Sattel</b></p> <p>Mit dem provisorischen Planungsstand können zum heutigen Zeitpunkt folgende Aussagen zu den neuen Fahrplanzeiten und Anschlüssen der Buslinie 60.609 in Sattel gemacht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die bestehende, stündliche Verbindung Oberägeri - Sattel wird einige Minuten früher in Sattel eintreffen als heute und ab Sattel später in Richtung Oberägeri abfahren. Die Anschlüsse im Busknoten Sattel Krone zu den Buslinien 60.507 nach Schwyz Zentrum, 60.507 Rothenthurm - Biberbrugg und 60.523 Steinerberg - Arth-Goldau werden weiterhin sichergestellt.</li> <li>- Die zusätzliche Verbindung wird 30 Minuten versetzt zum stündlichen Grundtakt verkehren (in Kombination ergibt sich ein Habstundentakt). Sie wird in Sattel Krone Anschlüsse zur Buslinie 60.507 nach Schwyz Zentrum und zur S31 nach Rothenthurm - Biberbrugg machen können. Möglicherweise wird auch ein Anschluss zur S31 nach Arth-Goldau (NEAT-Knoten) hergestellt werden können.</li> </ul>
<p><b>Übergeordnete Planungen</b></p>	<p>Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Planungen Kanton Zug und Gemeinde Oberägeri, Planung SOB neue Bahnhaltestelle Sattel</p>
<p><b>Massnahme sichert / verbessert</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen</li> </ul>


<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das öV-Angebot ist über die Kantonsgrenze hinaus abgestimmt.</li> <li>- Die Bevölkerung von Sattel und Besucher des Ausflugsgebiets Sattel-Hochstuckli profitieren von zusätzlichen Reiseverbindungen (nachfrageorientierter Halbstundentakt).</li> <li>- Die Gemeinde Sattel und die Sattel Hochstuckli AG bleiben auch mit dem neuen Buskonzept des Kantons Zug attraktiv mit dem ganzen Ägerital und der Stadt Zug verbunden.</li> <li>- Die Attraktivität des öV im ländlichen Siedlungsraum wird verbessert.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Busangebot wird im Abschnitt Morgarten - Sattel nachfrageorientiert und in Abstimmung mit dem Kanton Zug weiterentwickelt.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	<p>Fahrplanfeld 60.609</p> <p>Angebot, Taktsystem: Abschnitt Oberägeri - Morgarten, Mo-Fr: Halbstundentakt, Sa-So: Stundentakt. Abschnitt Morgarten - Sattel, Mo-So: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt.</p>	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Angebotsverbesserungen bei der Buslinie 60.609 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 52 000.	



<p><b>3.5 ESP Seewen, öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.507</b></p>	<p><b>Region: Innerschwyz</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Das Arbeitsplatzgebiet ESP Seewen und das Sport-, Gewerbe- und Wohngebiet Wintersried werden neu mit dem öV erschlossen und an die regionale Verkehrsdrehscheibe im Busknoten Schwyz Zentrum angeschlossen.</p>
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b>                  Der Kanton Schwyz will mit Innenverdichtung und mit der Lenkung des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums auf ausgesuchte, geeignete Standorte das revidierte Raumplanungsgesetz umsetzen. Mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans wurden daher kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Arbeitsplatz- und Bahnhofsgelände aufgenommen. Sie helfen, die kantonale Wirtschaftsentwicklung hauptsächlich auf konzentrierte und räumlich abgestimmte Standorte zu lenken.</p> <p>Mit der Lenkung des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums auf ausgesuchte, geeignete Standorte können die Wege verkürzt und der Bodenverbrauch minimiert werden. Gleichzeitig führt die Innenentwicklung aber auch zu einer räumlichen Konzentration bei der Mobilitätsnachfrage.</p> <p>Bei den ESP bietet sich die Chance, dass die konzentrierte Verkehrsnachfrage bereits möglichst nahe bei der Quelle auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und Verkehrsmittel gelenkt werden kann.</p> <p>Der öV als Massentransportmittel und Rückgrat für die angestrebte multimodale Mobilität kann bei den ESP seine Stärken ausspielen. Das Abholen des Nachfragepotenzials führt zu einer Steigerung bei der öV-Gesamtnachfrage und verbessert die Wirtschaftlichkeit des öV im Kanton Schwyz. Gleichzeitig erhöht eine gute öV-Erschliessung die Standortattraktivität der ESP und unterstützt die Ansiedelung von neuen Unternehmen.</p> <p><b>ESP Seewen Schwyz</b>                  Das Zeughaus Seewen-Schwyz, als eines der grössten Zeughäuser der Schweiz, wird seit 2004 von der Armee nicht mehr genutzt und konnte 2017 von der Gemeinde Schwyz im Baurecht erworben werden. Das Zeughausareal umfasst eine Fläche von rund 4.4 Hektaren und bietet das Potenzial, circa 700 Arbeitsplätze neu anzusiedeln.</p>

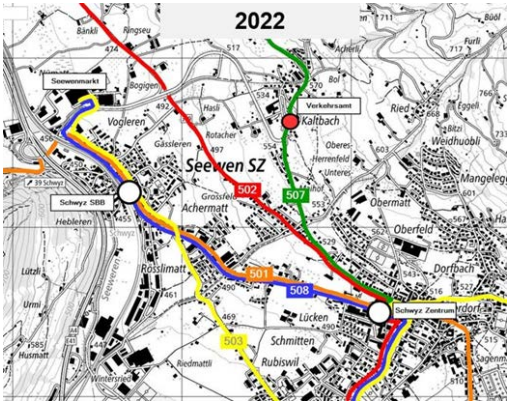
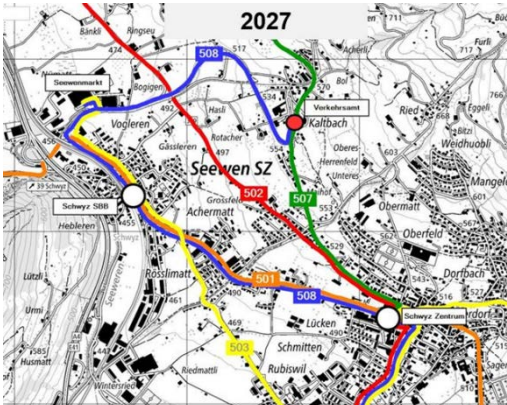
	<p><b>öV Erschliessung mit Buslinie 60.507</b></p> <p>Die Erschliessung des ESP Seewen mit dem öV wurde bereits mit dem öV-Grundangebot 2020-2023 beschlossen (Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2020-2023, Massnahme Nr. 1.5). Die Verzögerung bei der Realisierung der neuen Muotabrücke West erfordert die Verschiebung dieser Massnahme in das öV-Grundangebot 2024-2027.</p> <p>Zur Erschliessung des ESP Seewen wird die Buslinie 60.507 Biberbrugg - Sattel - Schwyz Zentrum aus dem regionalen Busknoten Schwyz Zentrum verlängert und als Durchmesserlinie via Ibach, neue Muotabrücke West, Wintersried, Zeughausareal bis zum Bahnhof Schwyz SBB geführt.</p> <p><b>Rahmenbedingungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inbetriebnahme neue Muotabrücke West (Lead Gemeinde Schwyz).</li> <li>- Verlegung SBB Freiverlad (Lead Gemeinde Schwyz).</li> <li>- Realisierung Kreisel Schwyzerhof (Lead Gemeinde Schwyz).</li> <li>- Realisierung neuer Bushaltstellen (Lead Gemeinde Schwyz).</li> <li>- Abstimmung Planung und Finanzierung Buskonzept mit der Gemeinde Schwyz (Lead AöV Kanton Schwyz).</li> </ul>	
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz, Kantonaler Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen SZ	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die konzentrierte Mobilitätsnachfrage wird im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie nahe bei der Quelle auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und Verkehrsmittel gelenkt.</li> <li>- Die Standortattraktivität des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Seewen wird für die Ansiedelung neuer Unternehmen erhöht.</li> <li>- Das Zeughausareal, das Sport- und Gewerbegebiet Wintersried und das Muotagewerbe sind neu mit dem öV erschlossen. Sie werden durch die Einbindung im Busknoten Schwyz Zentrum aus allen Ortschaften im Talkessel Schwyz erreicht.</li> <li>- Das Nachfragepotenzial aus dem Entwicklungsgebiet wird abgeholt und mit dem öV-Hauptkorridor verbunden.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Busangebot wird in enger Abstimmung mit der Gemeinde Schwyz geplant. Der Fahrplan ist zweckmässig, effizient ausgestaltet und berücksichtigt weitere Angebote (Ortsbus Schwyz).	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2026	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	3.7 öV Erschliessung neues Verwaltungszentrum Kaltbach mit der Buslinie 508	

<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.507 Feld Streckenabschnitt: Neu Biberbrugg - Sattel - Schwyz Zentrum - Ibach - Schwyz SBB. Feld Bemerkungen: Ab circa 2026 Linienverlängerung zum ESP Seewen via Muotabrücke West.
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Massnahmen bei der Linie 60.507 erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot um rund Fr. 495 000.

<p><b>3.6 Entwicklungsfeld ESP Brunnen Nord</b></p>	<p><b>Region: Innerschwyz</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt ESP Brunnen Nord mit seinen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten wird neu mit dem öV erschlossen und an die Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB, das Zentrum und Brunnen See angeschlossen.</p>
 <p>Bild: www.brunnen-nord.ch Bearbeitung AöV</p> <p>Projekt Brunnen Nord: Die Gemeinde Ingenbohl rechnet mit 1'200 zusätzlichen Einwohnern</p> <p>Bahnhof Brunnen</p>	
<p><b>Massnahmenbe- schreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Der Kanton Schwyz will mit Innenverdichtung und mit der Lenkung des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums auf ausgesuchte, geeignete Standorte das revidierte Raumplanungsgesetz umsetzen. Mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans wurden daher kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Arbeitsplatz- und Bahnhofsgebiete aufgenommen. Sie helfen, die kantonale Wirtschaftsentwicklung hauptsächlich auf konzentrierte und räumlich abgestimmte Standorte zu lenken.</p> <p>Mit der Lenkung des Bevölkerungs- und Beschäftigten-Wachstums auf ausgesuchte, geeignete Standorte können die Wege verkürzt und der Bodenverbrauch minimiert werden. Gleichzeitig führt die Innenentwicklung aber auch zu einer räumlichen Konzentration bei der Mobilitätsnachfrage.</p> <p>Bei den ESP bietet sich die Chance, dass die konzentrierte Verkehrsnachfrage bereits möglichst nahe bei der Quelle auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und Verkehrsmittel gelenkt werden kann.</p> <p>Der ÖV als Massentransportmittel und Rückgrat für die angestrebte multimodale Mobilität kann bei den ESP seine Stärken ausspielen. Das Abholen des Nachfragepotenzials führt zu einer Steigerung bei der öV-Gesamtnachfrage und verbessert die Wirtschaftlichkeit des öV im Kanton Schwyz. Gleichzeitig erhöht eine gute öV-Erschliessung die Standortattraktivität der ESP und unterstützt die Ansiedelung von neuen Unternehmen.</p> <p><b>Brunnen Nord</b></p> <p>Das grosse ehemalige Industrieareal in Brunnen-Nord wird umgenutzt. Im Fokus stehen Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Verkauf und Freizeit. Es wurden drei Zonen definiert, welche im Nutzungsmix variieren</p>

	<p>und in Etappen umgesetzt werden. Das Areal bietet auf 10.7 Hektaren Potenzial für rund 1400 Arbeitsplätze. Die Gemeinde Ingenbohl rechnet in den nächsten Jahren mit rund 1200 zusätzlichen Einwohnern.</p> <p><b>öV-Erschliessung zu erarbeiten</b> Im Rahmen des Entwicklungsfelds wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ingenbohl geprüft, mit welchen geeigneten Massnahmen der ESP Brunnen Nord an das öV-Grundangebot angeschlossen werden kann. Brunnen Nord soll mit dem Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB, Brunnen Zentrum und Brunnen See verbunden werden.</p> <p><b>Rahmenbedingungen</b> - Realisierung Groberschliessungsstrassen (Lead Gemeinde Ingenbohl). - Realisierung Bushaltestellen, Buswendmöglichkeit (Lead Gemeinde Ingenbohl). - Abstimmung Planung und Finanzierung Buskonzept mit der Gemeinde Ingenbohl (Lead AöV Kanton Schwyz).</p>				
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz				
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen				
<b>Nutzen</b>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">Interkantonal Kantonal</td> <td>- Die konzentrierte Mobilitätsnachfrage wird im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie nahe bei der Quelle auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und Verkehrsmittel gelenkt.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Regional Lokal</td> <td>           - Das Nachfragepotenzial aus dem Entwicklungsgebiet wird abgeholt und mit dem öV-Hauptkorridor verbunden.             - Die Standortattraktivität des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Brunnen Nord wird für die Ansiedelung neuer Unternehmen und Einwohner erhöht.             - Das Entwicklungsgebiet Brunnen Nord wird mit der Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB dem Zentrum und Brunnen See verbunden.         </td> </tr> </table>	Interkantonal Kantonal	- Die konzentrierte Mobilitätsnachfrage wird im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie nahe bei der Quelle auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und Verkehrsmittel gelenkt.	Regional Lokal	- Das Nachfragepotenzial aus dem Entwicklungsgebiet wird abgeholt und mit dem öV-Hauptkorridor verbunden.  - Die Standortattraktivität des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Brunnen Nord wird für die Ansiedelung neuer Unternehmen und Einwohner erhöht.  - Das Entwicklungsgebiet Brunnen Nord wird mit der Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB dem Zentrum und Brunnen See verbunden.
Interkantonal Kantonal	- Die konzentrierte Mobilitätsnachfrage wird im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie nahe bei der Quelle auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und Verkehrsmittel gelenkt.				
Regional Lokal	- Das Nachfragepotenzial aus dem Entwicklungsgebiet wird abgeholt und mit dem öV-Hauptkorridor verbunden.  - Die Standortattraktivität des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Brunnen Nord wird für die Ansiedelung neuer Unternehmen und Einwohner erhöht.  - Das Entwicklungsgebiet Brunnen Nord wird mit der Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB dem Zentrum und Brunnen See verbunden.				
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Angebot wird in enger Abstimmung mit der Gemeinde Ingenbohl geplant. Der Fahrplan ist zweckmässig, effizient gestaltet und berücksichtigt Synergien der bestehenden Buslinien.				
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	circa 2025				
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-				
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.504 Feld Bemerkungen: 2025, im Rahmen des Entwicklungsfelds 3.6, wird die Verlängerung der Buslinie 60.504 zum ESP Brunnen Nord geprüft.				
<b>Finanzierung</b>	Für das Entwicklungsfeld sind im öV-Grundangebot 2024-2027 Fr. 400 000 eingestellt.				

<b>(Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	
---	--

<p><b>3.7 Neues Verwaltungszentrum Kaltbach, öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.508</b></p>	<p><b>Region: Innerschwyz</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Das neue Verwaltungszentrum Kaltbach mit seinen rund 500 Arbeitsplätzen wird mit dem öV direkt an das Bahnangebot Schwyz SBB angeschlossen.</p>
	
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b>                  Ab 2027 soll auf dem Areal Kaltbach in Schwyz das neue Verwaltungs- und Sicherheitszentrum bezogen werden. Es dient primär als Ersatz für das Verwaltungsgebäude an der Bahnhofstrasse 15 in Schwyz und ermöglicht gleichzeitig auch die Zusammenführung verschiedener Blaulichtorganisationen und die Aufhebung zahlreicher Mietlösungen. Insgesamt werden rund 500 Arbeitsplätze neu beim Kaltbach angesiedelt. Zusammen mit dem bereits vor Ort stationierten Strassenverkehrsamt werden insgesamt 550 Arbeitsplätze beim Kaltbach angesiedelt sein.</p> <p><b>Bestehende öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.507</b>                  Der Standort Kaltbach (Verkehrsamt) ist heute mit dem öV halbstündlich erreichbar. Die Buslinie 60.507 Schwyz Zentrum - Sattel (-Biberbrugg) bedient die Haltestelle Verkehrsamt. Sie ermöglicht im Busknoten Schwyz Zentrum regionale und überregionale Anschlussverbindungen in alle Richtungen. Eine direkte Anbindung zur Bahn in Schwyz SBB fehlt.</p> <p><b>Zusätzliche öV Erschliessung mit der Buslinie 60.508</b>                  Damit die insgesamt rund 550 Arbeitsplätze direkt an die Bahn angeschlossen werden können, ist eine Verlängerung der Buslinie 60.508 Gersau - Brunnen - Schwyz Zentrum - Schwyz SBB - Seewenmarkt ab Seewenmarkt bis zum neuen Verwaltungsstandort Kaltbach vorgesehen. In Schwyz SBB bestehen kurze Umsteigezeiten zum Interregio Richtung Arth-Goldau - Zug/Zürich/Luzern sowie Richtung Brunnen - Uri - Tessin.</p>
<p><b>Übergeordnete Planungen</b></p>	<p>Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Gesamtkonzept Immobilienentwicklung Kanton Schwyz</p>
<p><b>Massnahme sichert / verbessert</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen</li> </ul>

<b>Nutzen</b>	Interkantonal Kantonal	- Die 500 Arbeitsplätze des neuen Verwaltungszentrum Kaltbach und die 50 Arbeitsplätze des Strassenverkehrsamtes sind direkt an das Zugsangebot der Verkehrsdreh-scheibe Schwyz SBB angeschlossen.
	Regional Lokal	- Aus dem Korridor Brunnen - Schwyz - Seewen bestehen direkte Busverbindungen zum Verwaltungszentrum Kaltbach.  - Das Zentrum von Schwyz, der Bahnhof Schwyz SBB, das Einkaufszentrum Seewenmarkt und das neue Verwaltungszentrum Kaltbach sind mit der Buslinien 60.508 halb-stündlich direkt miteinander verbunden.
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Linienverlängerung Seewenmarkt - Kaltbach kann durch die Ausnutzung der vorhandenen Stillstandzeit der Buslinie 60.508 beim Seewenmarkt effizient produziert werden (kein zusätzliches Fahrzeug und Fahrpersonal erforderlich).	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	Circa 2027	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	3.5 öV-Erschliessung ESP Seewen mit der Buslinie 60.507	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.508 Feld Streckenabschnitt: Neu Gersau - Brunnen - Schwyz Zentrum - Schwyz SBB - Schwyz Seewenmarkt - Kaltbach. Feld Bemerkungen: Ab 2027 Bezug neues VSZK und Linienverlängerung Seewenmarkt - Kaltbach.	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Verlängerung der Buslinie 60.508 erhöht die Abgeltung im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 16 200.	



<p><b>3.8 ESP Küsnacht Fänn, verbesserte öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.653b</b></p>	<p><b>Region: Innerschwyz</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Die öV-Erschliessung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Küsnacht Fänn wird verbessert. Der ESP Fänn und das Dorfzentrum Küsnacht werden systematisch an die Verkehrsdrehscheiben Rotkreuz und Küsnacht am Rigi angeschlossen.</p>
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b>          Mit dem Fahrplan 2021 wurde im Bezirk Küsnacht das öV-Angebot verbessert. Im Korridor Küsnacht - Rotkreuz wurde das Busangebot in zwei Buslinien aufgeteilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Buslinie 60.653a: Küsnacht Rotenhofstrasse - Fänn - Risch - Rotkreuz</li> <li>2. Buslinie 60.653b: Küsnacht SBB - Fänn - Risch - Rotkreuz</li> </ol> <p>Die Linie 60.653a bildet das Grundgerüst des Busangebots. Sie ist die Hauptlinie und verkehrt zwischen Küsnacht Rotenhofstrasse und Rotkreuz Bahnhof Süd von Montag bis Sonntag im Halbstundentakt. Sie ermöglicht nachfolgende Zugsanschlüsse in der Verkehrsdrehscheibe Rotkreuz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- IR Zug-Zürich.</li> <li>- S1 Cham – Zug – Baar.</li> <li>- S26 Muri – Wohlen – Aarau.</li> </ul> <p>Die Linie 60.653b wurde mit dem Fahrplan 2021 neu eingeführt. Sie verkehrt von Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit ergänzend zur Buslinie 60.653a. Sie ermöglicht nachfolgende Zugsanschlüsse in der Verkehrsdrehscheibe Rotkreuz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S1 nach Cham – Zug – Baar (mit Anschluss in Zug zum Interregio nach Zürich, welcher in Rotkreuz nicht halten kann).</li> <li>- Interregio Zürich Enge, Verdichtungszüge zur Hauptverkehrszeit.</li> </ul>

	<p>Sowie nachfolgende Zugsanschlüsse in der Verkehrsdrescheibe Küssnacht am Rigi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voralpenexpress Arth-Goldau - St. Gallen und Voralpenexpress Luzern,</li> <li>- S3 Arth-Goldau - Brunnen und S3 Luzern</li> </ul> <p>Damit aus dem Korridor Küssnacht - ESP Fänn - Risch - Rotkreuz alle Zugsanschlüsse in Rotkreuz attraktiv und mit kurzen Umsteigezeiten erreicht werden, müssen beide Buslinien (60.653a und 60.653b) verkehren.</p> <p>Das Verkehren der Linie 60.653b ist zudem Voraussetzung dafür, dass der kantonale Entwicklungsschwerpunkt ESP Küssnacht Fänn aus dem Talkessel Schwyz und aus Richtung Luzern - Merlischachen mit dem öV erreicht wird.</p> <p><b>Angebotsausbau Linie 60.653b</b></p> <p>Das Angebot der Buslinie 60.653b Küssnacht am Rigi Bahnhof - Fänn - Risch - Rotkreuz wird ab 2024 schrittweise und nachfrageorientiert verbessert. Es sind nachfolgende Verbesserungen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Betriebszeiten der Linie 60.653b werden von Montag bis Freitag tagsüber ausgedehnt. Die Linie verkehrt neu auch zwischen 9 Uhr und 15 Uhr.</li> <li>- Die Verkehrstage der Linie 60.653b werden erweitert. Neu verkehrt die Linie 60.653b am Samstag gleich wie Montag bis Freitag.</li> <li>- Nächte Freitag, Samstag und Sonntag: Zusätzlicher Spätkurs ab Rotkreuz um 00:55 Uhr.</li> <li>- Die Linie 60.653b verkehrt am Sonntag unverändert nicht.</li> </ul>	
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	Interkantonal Kantonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Standortattraktivität des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Küssnacht Fänn wird für die Ansiedlung neuer Unternehmen erhöht.</li> <li>- Der ESP Küssnacht Fänn wird systematisch an die Verkehrsdrehscheiben Rotkreuz und Küssnacht SBB angeschlossen.</li> <li>- Der ESP Küssnacht Fänn wird neu aus dem Talkessel Schwyz und aus Richtung Luzern ganztags erreicht (bisher nur zur Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend).</li> </ul>


	Regional Lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Küssnacht am Rigi ist neu ganztags viertelstündlich mit dem Fänn, den Arbeitsplatzgebieten in Rotkreuz und der Verkehrsdrehscheibe Rotkreuz verbunden.</li> <li>- Das Fänn und Rotkreuz werden aus Merlischachen neu ganztags stündlich erreicht.</li> <li>- Der öV kann mit einem attraktiveren Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Weiterentwicklung des Busangebots der Linie 60.653b erfolgt nachfrageorientiert und in Abstimmung mit dem Kanton Zug.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024	
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	3.9, Entwicklungsfeld Küssnacht, Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot	
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfeld 60.653 Feld Angebot, Taktsystem: Linie 60.653a Mo-So: Halbstundentakt mit Reduktionen in Randzeiten. Linie 60.653b Mo-Sa: Halbstundentakt 6 Uhr bis 20 Uhr, So: kein Betrieb.	
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Die Angebotsverbesserungen bei der Linie 60.653b erhöhen die Abgeltungen im öV-Grundangebot 2024-2027 um circa Fr. 200 000.	

<h3>3.9 Entwicklungsfeld Küssnacht, Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot</h3>	<p><b>Region: Innerschwyz</b></p>
<p><b>Ziel</b></p>	<p>Das Busangebot im Raum Küssnacht am Rigi und Umgebung wird rechtzeitig an geänderte Rahmenbedingungen angepasst und in Zusammenarbeit mit Bund, den Kantonen Luzern und Zug und dem Bezirk Küssnacht weiterentwickelt.</p>
<p><b>Massnahmenbeschreibung</b></p>	<p><b>Ausgangslage</b>          Im Bezirk Küssnacht am Rigi treffen Bahn- und Buslinien aus mehreren Korridoren von unterschiedlichen Transportunternehmen zusammen. Bei der Planung und Bestellung des öV-Angebots sind verschiedene Stellen beteiligt (Bund, Kantone Schwyz, Luzern, Zug, Bezirk Küssnacht). Für ein effizientes öV-Gesamtsystem ist die Bündelung der Interessen und die Koordination unter den Bestellern zentral.</p> <p>Mit dem Fahrplan 2021 wurde in Küssnacht am Rigi das öV-Angebot verbessert. Das aktuelle öV-Angebot bildet eine solide Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Verkehrsregion Küssnacht. Verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen sowie wechselnde Rahmenbedingungen erfordern Abklärungen und Zusammenarbeit unter den betroffenen Bestellern, damit Lösungen rechtzeitig umgesetzt werden können.</p> <p><b>Angebotsausbau im Korridor Küssnacht - Rotkreuz</b>          Das Angebot der Buslinie 60.653b Küssnacht am Rigi Bahnhof - Fänn - Risch - Rotkreuz wird ab 2024 schrittweise und nachfrageorientiert verbessert. Im angestrebten Zielzustand ist das Zentrum von Küssnacht zukünftig viertelstündlich mit dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Küssnacht Fänn, den Arbeitsplatzgebieten in der Gemeinde Risch und der Verkehrsdreh-scheibe Rotkreuz verbunden (siehe Massnahme Nr. 3.8).</p>

	<p><b>Korridor Luzerner Seegemeinden – Küsnacht - Rotkreuz</b>                  Der Kanton Luzern will das Busangebot der Linien 60.502 und 60.528 im Korridor Vitznau - Weggis - Küsnacht - Rotkreuz überprüfen und zukunftsgerichtet anpassen. In den nächsten Jahren soll die Luftseilbahn Weggis - Rigi Kaltbad durch eine Gondelbahn ersetzt werden. Die Rigi-bahn soll zukünftig besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein.</p> <p><b>Bezirk Küsnacht wünscht bessere öV-Erschliessung für Merlischachen</b>                  Der Bezirk Küsnacht hat beantragt, die öV-Erschliessung im Korridor Küsnacht - Merlischachen - Meggen zu überprüfen und zu verbessern.</p> <p><b>Baustellen und Fahrplanstabilität als Herausforderung</b>                  Die Sicherstellung eines stabilen zuverlässigen Busfahrplans wird im Raum Küsnacht in den nächsten Jahren zur Herausforderung. Die Pünktlichkeit im Busfahrplan ist aktuell durch die ungenügende Kapazität beim Kreisel Fänn (Autobahnzubringer A4) negativ beeinflusst.                  Ab 2024 sind im Zusammenhang mit der Zentrumsgestaltung Küsnacht während mehreren Jahren empfindliche Einschränkungen für den Busverkehr mit Strassensperrungen im Zentrum von Küsnacht zu erwarten. Mit speziell erarbeiteten Baustellenfahrpläne bleiben die Reiseverbindungen bestmöglich sichergestellt.</p>	
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie, Projekt Astra Autobahnzubringer A4, Zentrumsgestaltung Küsnacht	
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen	
<b>Nutzen</b>	<p>Interkantonal Kantonal</p> <p>Regional Lokal</p>	<p>- Die Kantone Schwyz, Luzern und Zug sind untereinander mit dem öffentlichen Verkehr optimal verbunden.</p> <p>- Die öV-Konzepte sind in der Schnittstelle Küsnacht am Rigi unter den Kantonen abgestimmt und die kantonsübergreifenden Verkehrsströme sind berücksichtigt.</p> <p>- Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Küsnacht Fänn ist attraktiv an den öV angeschlossen, die Standortattraktivität steigt.</p> <p>- Der Siedlungsraum um das Küsnachter Seebecken ist mit dem öV attraktiv erschlossen.</p> <p>- Die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des strassengebundenen öV bleibt in allen Bauphasen sichergestellt.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Weiterentwicklung des Busangebots in Küsnacht am Rigi erfolgt koordiniert und ist mit den Bestellern abgestimmt. Die Wirtschaftlichkeit des Angebots ist wichtig. Synergien der Buslinien sind transportunternehmensübergreifend zu nutzen. Das öV-Grundangebot grenzt sich vom Ortsverkehr ab.	
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024-2027	

<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	3.8, ESP Küssnacht Fänn, verbesserte öV-Erschliessung mit der Buslinie 60.653b
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Fahrplanfelder 60.502, 60.528, 60.529, 60.622, 60.653 Feld Bemerkungen: Im Rahmen des Entwicklungsfelds werden die Anpassung und Weiterentwicklung des Busangebots überprüft.
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Für das Entwicklungsfeld sind im öV-Grundangebot 2024-2027 ab 2024 Fr. 100 000 eingestellt.

## 4. Allgemeine Entwicklungsfelder

<b>4.1 Entwicklungsfeld Nachtangebot</b>		<b>Region: Alle</b>
<b>Ziel</b>	Das AöV Schwyz erarbeitet einen Bericht zur möglichen Aufnahme eines Nachtangebots ins öV-Grundangebot und legt dieses im Jahr 2023 dem Kantonsrat vor.	
		
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die geltende gesetzliche Regelung im GöV bezüglich der Erschliessung der Wohnbevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr ermöglicht es grundsätzlich, auch Nachtangebote in das öV-Grundangebot aufzunehmen. Massgabe hierfür ist aber stets ein entsprechendes Bedürfnis der Bevölkerung (§ 1 Abs. 2 GöV), welches mit einem öffentlichen und damit breiten Interesse gleichgesetzt werden kann.</p> <p>Auch wenn dieses im Kanton Schwyz bislang verneint wurde, erkennt der Regierungsrat mit Blick auf das starke Bevölkerungswachstum sowie verschiedene gesellschaftliche Entwicklungen der letzten Jahre nunmehr einen Bedarf an einem gewissen, nachfrageorientierten und gegebenenfalls schrittweise auszubauenden Nachtangebot. Diesem soll nun unmittelbar zunächst mit einem entsprechenden Entwicklungsfeld und daraufhin der etwaigen Anpassung des Finanzierungsrahmens für das öV-Grundangebot 2024 -2027 Rechnung getragen werden.</p> <p>Weil die Corona-Pandemie seit bald zwei Jahren die Frequenzen im öV massiv hat einbrechen lassen und die öV-Unternehmen auf zusätzliche Unterstützung durch die öffentliche Hand angewiesen sind, beabsichtigte der Regierungsrat mit seinem Auftrag für die Erarbeitung des öV-Grundangebots 2024–2027, die Erarbeitung eines nachfrageorientierten Nachtangebots auf das nächste öV-Grundangebot 2028–2031 zurückstellen. Entsprechend war geplant, ein Nachtangebot in den Jahren 2024–2025 zu erarbeiten und es im Jahr 2026, im Rahmen der Vernehmlassung des öV-Grundangebots 2028–2031, vorzulegen.</p>	

	<p>Am 25. Oktober 2021 wurde mit einer Motion die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Aufnahme von Nachtangeboten ins öV-Grundangebot gefordert.</p> <p>Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion in ein Postulat umzuwandeln und als solches erheblich zu erklären. Gestützt darauf soll im Rahmen des Entwicklungsfeldes Nachtangebot im öV-Grundangebot 2024–2027 ein Bericht zur Aufnahme eines Nachangebots erarbeitet werden. Dieser wird dem Kantonsrat im Rahmen der Berichterstattung zum erheblich erklärten Postulat und zusammen mit dem daraus gegebenenfalls resultierenden Antrag auf Anpassung des Finanzrahmens vorgelegt, gestützt worauf das öV-Grundangebot 2024–2027 während der Laufzeit mit den zusätzlichen Angeboten erweitert werden könnte.</p> <p>Die Vorbereitung, Konzeption, Berechnung und Abstimmung eines sinnvollen, ausgewogenen und finanzierbaren Nachtangebots im Kanton Schwyz wird rund ein Jahr in Anspruch nehmen. Die Arbeiten sollen im Jahr 2022 starten. Das Konzept soll bereits im Jahr 2023 und somit drei Jahre früher als bislang geplant vorgelegt werden.</p> <p>Mit dem Entwicklungsfeld ist sichergestellt, dass das öV-Grundangebot 2024–2027 bei dannzumaliger Zustimmung des Kantonsrats zu einem erweiterten Finanzrahmen innerhalb der Laufzeit mit Nachtangeboten erweitert und diese in Betrieb genommen werden könnten.</p>
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, öV-Strategie
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen
<b>Nutzen</b>	Wird mit dem zu erarbeitenden Bericht aufgezeigt werden.
<b>Zweckmässigkeit</b>	Wird mit dem zu erarbeitenden Bericht aufgezeigt werden.
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	Wird mit dem zu erarbeitenden Bericht aufgezeigt werden.
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-
<b>Veränderung Grundangebot</b>	Wird mit dem zu erarbeitenden Bericht aufgezeigt werden.
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Wird mit dem zu erarbeitenden Bericht aufgezeigt werden.




<b>4.2 Entwicklungsfeld Umwelt</b>		<b>Region: Alle</b>
<b>Ziel</b>	Der CO2-Ausstoss beim strassengebundenen öV im Kanton Schwyz wird schrittweise gesenkt. Die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität beim öV werden laufend überprüft.	
		
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p><b>Ausgangslage</b>                  Aus ökologischer Sicht weisen Batteriebusse im Vergleich zu Dieselnissen klare Vorteile bei den Treibhausgasemissionen, beim Primärenergiebedarf, bei den lokalen Luftschadstoffen und beim Lärm in den Quartieren auf.</p> <p>Unter den heutigen Rahmenbedingungen sind die Batteriebusse kurzfristig jedoch noch vergleichsweise teuer und die Einsparpotenziale für zweckmässige Einsätze sind beschränkt (Batterie-Reichweite noch ungenügend). Längerfristig haben die Elektrobusse aber das Potenzial, je nach Einsatzbedingungen und Annahmen zur Batterie-Lebensdauer, die kostengünstigsten Optionen zu werden.</p> <p>Der elektrische Antrieb wird sich beim öffentlichen Strassenverkehr längerfristig durchsetzen, weil er aus einer Gesamtbetrachtung über Kosten und Umweltnutzen die beste fossilfreie Alternative zu Dieselnissen darstellt.</p> <p>Kurz- bis mittelfristig wird der Batteriebus aus Kostensicht allerdings erst schrittweise für zweckmässige Einsätze den Dieselnissen ersetzen. Längerfristig wird sich aufgrund der absehbaren Entwicklungen bei den Elektrobusen sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich Kosten das Potenzial für zweckmässige Einsätze sowohl im kleinräumigen Ortsverkehr als auch im Regionalverkehr stark erhöhen.</p> <p><b>Stossrichtung Bund</b>                  Der Bund plant, die Umstellung der Dieselnisse und Schiffe auf fossilfreie</p>	

	<p>Elektro- oder Wasserstoffantriebe zu unterstützen. Der Bund beabsichtigt mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz, einen Teil der Mehrkosten gegenüber konventionellen Dieseln und Schiffen befristet bis 2035 zu übernehmen. Zudem soll mit einer Änderung des Mineralölsteuergesetzes die Mineralölsteuerbefreiung für konzessionierte Verkehrsbetriebe ab 2025 teilweise entfallen. Der erhöhte Dieselpreis schafft den Anreiz, in neue Elektrobusse zu investieren, was der Erreichung der gesteckten Klimaziele förderlich ist (kein Anreiz mehr für Investitionen in neue Dieseln).</p> <p><b>Stossrichtung Kanton Schwyz</b> Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz soll unter Berücksichtigung der Zweckmässigkeit schrittweise gesenkt werden. Das AöV Schwyz unterstützt die Transportunternehmen bei der Umsetzung ihrer Energieziele.</p> <p>Die betriebliche Machbarkeit und die finanzielle Tragfähigkeit werden den Zeitplan der Elektrifizierung der Buslinien im Kanton Schwyz entscheidend beeinflussen. Die erste Phase ist gestartet. In dieser gilt es, wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Dazu wird ab 2023 eine erste Buslinie auf Elektroantrieb umgestellt (Linie Auto AG Schwyz, 60.503 Rickenbach - Schwyz Zentrum - Schwyz SBB - Seewenmarkt).</p> <p>Das AöV Schwyz prüft im Rahmen des Entwicklungsfeldes Investitionsprojekte der Transportunternehmen für Fahrzeugbeschaffungen auf ihre Zweckmässigkeit und die Kompatibilität mit dem Netto Null Ziel des Bundes.</p>		
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Pariser Klima-Übereinkommen, Energiestrategie 2050 des Bundes, Revision CO <sub>2</sub> -Gesetz		
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen		
<b>Nutzen</b>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="504 1384 721 1630">Interkantonal Kantonal Regional Lokal</td> <td data-bbox="727 1384 1471 1630">           - Reduktion CO<sub>2</sub>-Ausstoss.             - Elektrobusse fahren leiser und verursachen weniger Lärm. Sie steigern die Aufenthaltsqualität im Bus und auch entlang der Buskorridore (insbesondere in dicht besiedelten, stark befahrenen Gebieten profitiert die Bevölkerung von weniger Lärm).         </td> </tr> </table>	Interkantonal Kantonal Regional Lokal	- Reduktion CO <sub>2</sub> -Ausstoss.  - Elektrobusse fahren leiser und verursachen weniger Lärm. Sie steigern die Aufenthaltsqualität im Bus und auch entlang der Buskorridore (insbesondere in dicht besiedelten, stark befahrenen Gebieten profitiert die Bevölkerung von weniger Lärm).
Interkantonal Kantonal Regional Lokal	- Reduktion CO <sub>2</sub> -Ausstoss.  - Elektrobusse fahren leiser und verursachen weniger Lärm. Sie steigern die Aufenthaltsqualität im Bus und auch entlang der Buskorridore (insbesondere in dicht besiedelten, stark befahrenen Gebieten profitiert die Bevölkerung von weniger Lärm).		
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die betriebliche Machbarkeit und die finanzielle Tragfähigkeit werden berücksichtigt.		
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024-2027		
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-		
<b>Veränderung Grundangebot</b>	-		
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Für das Entwicklungsfeld Umwelt sind im öV-Grundangebot ab 2025 Fr. 700 000 eingestellt (dies entspricht in etwa der erwarteten Abgeltungserhöhung bei einer Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung von Dieseln).		

<b>4.3 Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öV</b>		<b>Region: Alle</b>
<b>Ziel</b>	Das öV-Grundangebot im Kanton Schwyz ist effizient, qualitativ gut und die Leistungen werden zu wettbewerbsfähigen Preisen erbracht.	
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Am 12. Dezember 2018 wurde das Postulat P 9/18 Mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr eingereicht und an der Kantonsratsitzung vom 18. September 2019 als erheblich erklärt. Das Postulat verlangte vom Regierungsrat unter anderem, eine Ausschreibungsplanung im öffentlichen Verkehr anzugehen und die Verhandlungen mit den Transportunternehmen zukünftig so zu führen, dass vermieden werden kann, dass der erzielte Gewinn gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG dem Unternehmen zur freien Verfügung steht.</p> <p>Der Regierungsrat liess daraufhin von einem externen Beratungsbüro für Mobilität, Verkehr und Transport die bisherige Ausschreibungsstrategie vom 16. Februar 2016 überarbeiten. Grundlage für die Überarbeitung bildete eine Benchmark-Analyse der Schwyzer Transportunternehmen.</p> <p>Der durchgeführte Kosten- und Qualitätsvergleich (Benchmark-Analyse) zeigt, dass die vom Kanton Schwyz bestellten Busleistungen im Vergleich mit anderen Kantonen gesamthaft zu unterdurchschnittlichen Kosten und mit überdurchschnittlicher Qualität produziert werden. Die Analyse bestätigt die bisherige Ausschreibungsstrategie und die Absicht, mit der Auto AG Schwyz und mit der PostAuto AG Zielvereinbarungen abzuschliessen. Dabei sind bei der AAGS die bereits heute attraktiven Konditionen zu sichern und bei PostAuto eine weitere Reduktion der (bereits heute unterdurchschnittlichen) Kosten und eine Verbesserung bei der Qualität anzustreben.</p> <p>Bei den Zugerland Verkehrsbetrieben und den Busbetrieben Bamert empfiehlt das externe Beratungsbüro aufgrund des geringen Bestellvolumens, auf eine Zielvereinbarung zu verzichten. Stattdessen sollen im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens nach Möglichkeit tiefere Kosten ausgehandelt werden.</p> <p>Für den Bahnbereich wird empfohlen, auf Ausschreibungen bis auf Weiteres zu verzichten bzw. diese nur als Ultima Ratio einzusetzen, weil Bahnausschreibungen komplexer und risikoreicher sind.</p> <p>Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 13. April 2021 die Antwort zum Postulat an den Kantonsrat überwiesen. Der Kantonsrat hat am 26. Mai 2021 den Bericht mit 90 zu 0 Stimmen mit Zustimmung zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Vorerst keine Ausschreibungen</b></p> <p>Bestehende Buslinien können auf das Konzessionsende hin ausgeschrieben werden. Aufgrund der laufenden Konzessionen sind, mit Ausnahme von zwei Einzellinien, Ausschreibungen erst per Ende 2027 möglich.</p>	

	<p>Aufgrund der Empfehlungen des externen Beratungsbüros beabsichtigt der Regierungsrat, bestehende öV-Linien im Kanton Schwyz nur dann auszu-schreiben, wenn sich die im öffentlichen Interesse verfolgten Angebots-, Qua-litäts- und Preisziele mit anderen Mitteln nicht erreichen lassen.</p> <p>Spätestens im Jahr 2026, also vor Erneuerung der meisten Konzessionen (Konzessionsende 2027), wird der Regierungsrat die Ausschreibungsplanung aufgrund der zwischenzeitlich gemachten Erfahrungen erneut über mögliche Ausschreibungen entscheiden und eine Ausschreibungsplanung erstellen.</p> <p>Das Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öV ermöglicht dem Regierungsrat, seine Ausschreibungsstrategie falls erforderlich anzupassen. Wenn die ge-wünschten Angebots-, Qualitäts- und Preisziele nicht mit Zielvereinbarungen oder im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens erreicht werden können, wird der Regierungsrat die Ausschreibung von Buslinien in bestimmten Ge-bieten in Betracht ziehen. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen beim Konzessionsrecht kann eine Ausschreibung frühestens ab 2028 wirksam wer-den (nächste öV-Grundangebotsperiode 2028-2031).</p>								
<b>Übergeordnete Planungen</b>	öV-Strategie, Ausschreibungsstrategie								
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen								
<b>Nutzen</b>	<table border="1"> <tr> <td>Interkantonal</td> <td>- Effizienter öffentlicher Verkehr.</td> </tr> <tr> <td>Kantonal</td> <td>- Wettbewerbsfähige Preise.</td> </tr> <tr> <td>Regional</td> <td>- Gute Qualität.</td> </tr> <tr> <td>Lokal</td> <td></td> </tr> </table>	Interkantonal	- Effizienter öffentlicher Verkehr.	Kantonal	- Wettbewerbsfähige Preise.	Regional	- Gute Qualität.	Lokal	
Interkantonal	- Effizienter öffentlicher Verkehr.								
Kantonal	- Wettbewerbsfähige Preise.								
Regional	- Gute Qualität.								
Lokal									
<b>Zweckmässigkeit</b>	-								
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024-2027								
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-								
<b>Veränderung Grundangebot</b>	-								
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Das Entwicklungsfeld Mehr Wettbewerb im öV hat keine direkten finanziellen Auswirkungen auf das öV-Grundangebot 2024-2027.								

4.4 Entwicklungsfeld Innovationen - öV ohne festen Fahrplan		Region: Alle
Ziel	Erkennung neuer geeigneter Formen von Bedarfsangeboten für den ländlichen Raum.	
		
Massnahmenbeschreibung	<p><b>Ausgangslage</b>                  Im Bereich der Innovationen im öffentlichen Verkehr stehen aktuell insbesondere On-demand-Angebote für eine Verbesserung des gesamten Mobilitätsangebots schweizweit im Fokus. On Demand-Angebote sind Dienstleistungen, die dem Kunden auf Abruf über eine Buchungsmöglichkeit zur Verfügung stehen. Dabei erfolgt die Fahrt meist ohne fixen Fahrplan oder fixe Route und ähnliche Fahrten für mehrere Personen werden gebündelt. Eine zukünftige Flexibilisierung des Fahrplans würde darauf abzielen, das Mobilitätsangebot für die Kundinnen und Kunden zu verbessern und gleichzeitig den Subventionsbedarf der öffentlichen Hand, speziell im ländlichen Raum, zu senken.</p> <p><b>Projekt öV ohne festen Fahrplan</b>                  Das Thema öV ohne festen Fahrplan hat in letzter Zeit grosse Beachtung erhalten. Zum einen ermöglicht die Digitalisierung neue Möglichkeiten. Zum anderen gilt es, auf öV-Linien mit schwacher Nachfrage und tiefer Kostendeckung durch eine bessere Abstimmung des Angebots auf die disperse Nachfrage unnötige (leere) Fahrten zu reduzieren und Kosten einzusparen, ohne dabei die Grundversorgung einschränken zu müssen.</p> <p>Das AöV Schwyz beteiligt sich in Zusammenarbeit mit den Kantonen Glarus, Schaffhausen, Appenzell Innerhoden, Appenzell Ausserhoden, Thurgau, St. Gallen und Graubünden an einer Studie. Sie soll aufzeigen, welche Formen von öV-Bedarfsangeboten im ländlichen Raum mit schwacher Nachfrage das Potenzial haben, als mögliche Alternative zu konventionellen Buslinien den Service Public effizienter zu gewährleisten. Ergebnisse werden im Herbst 2022 erwartet.</p> <p><b>Lösungen für den volatilen Ausflugsverkehr</b>                  Der Ausflugsverkehr hat eine grosse wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung für den Kanton Schwyz. Der öffentliche Verkehr ist wichtig für den Kanton als Tourismusregion. Er befördert die Gäste zu touristischen Zielorten</p>	

	<p>und bringt auch nicht motorisierte Personen zu Erlebnis- und Freizeitangeboten. Der Freizeit- und Tourismusverkehr ergänzt mit seinen Erträgen auf effektive Weise den regionalen Personenverkehr. Dies unterstützt die Sicherstellung eines öV-Grundangebots auch im ländlichen, weniger dicht besiedelten Raum. Die Nachfrage beim Ausflugsverkehr ist oft volatil (witterungsabhängig) und es ist eine Herausforderung, den Ausflugsverkehr nachfrageorientiert zu bewältigen.</p> <p>Das AöV Schwyz hat in Zusammenarbeit mit der PostAuto AG Region Ostschweiz auf der Buslinie 60.554 Einsiedeln - Alpthal - Brunni (Mythenregion) einen Pilotbetrieb für einen On-demand-Linienverkehr gestartet. Seit dem 15. Dezember 2019 verkehren auf der Linie 60.554 wetterabhängige Bedarfskurse. Bestimmte Buskurse am Wochenende verkehren nachfrageorientiert, nur bei angekündigtem schönem Wetter.</p> <p>Der Pilotbetrieb hat zum Ziel, Erfahrungen zu sammeln, wie ausgehend von einem definierten Minimalangebot der Fahrplan in Zukunft entsprechend der Nachfrage vermehrt flexibel variiert und mit einer zu definierenden Vorlaufzeit publiziert werden könnte.</p>								
<b>Übergeordnete Planungen</b>	Kantonaler Richtplan, Gesamtverkehrsstrategie, öV-Strategie								
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen								
<b>Nutzen</b>	<table border="0"> <tr> <td>Interkantonal</td> <td>- Der öV wird effizienter und flexibler.</td> </tr> <tr> <td>Kantonal</td> <td>- Ressourcen werden geschont.</td> </tr> <tr> <td>Regional</td> <td>- Die Qualität des Service Public im ländlichen Raum kann gehalten und punktuell verbessert werden.</td> </tr> <tr> <td>Lokal</td> <td></td> </tr> </table>	Interkantonal	- Der öV wird effizienter und flexibler.	Kantonal	- Ressourcen werden geschont.	Regional	- Die Qualität des Service Public im ländlichen Raum kann gehalten und punktuell verbessert werden.	Lokal	
Interkantonal	- Der öV wird effizienter und flexibler.								
Kantonal	- Ressourcen werden geschont.								
Regional	- Die Qualität des Service Public im ländlichen Raum kann gehalten und punktuell verbessert werden.								
Lokal									
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Abklärungen und Projekte werden in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen sowie der schweizweit tätigen PostAuto AG gemacht, weil damit von möglichst viel von bereits vorhandenem Wissen profitiert werden kann.								
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024-2027								
<b>Hinweise auf andere Massnahmenblätter</b>	-								
<b>Veränderung Grundangebot</b>	-								
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Für das Entwicklungsfeld sind keine Mittel im öV-Grundangebot 2024-2027 eingestellt, weil mit dem Entwicklungsfeld untersucht werden soll, welche Formen von öV-Bedarfsangeboten im ländlichen Raum mit schwacher Nachfrage das Potenzial haben, als mögliche Alternative zu konventionellen Buslinien den Service Public kostengünstiger als heute zu gewährleisten.								

<b>4.5 Entwicklungsfeld Pandemie und ihre langfristigen Auswirkungen</b>		<b>Region: Alle</b>
<b>Ziel</b>	Auf neue Situationen und Erkenntnisse der Corona-Pandemie wird kurzfristig reagiert. Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 wird eingehalten.	
		
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Die Corona-Pandemie hat den öffentlichen Verkehr mit voller Wucht getroffen. Die vom Bund angeordneten Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie haben die Mobilität zwischenzeitlich teilweise weitgehend zum Erliegen gebracht. Der Bund rief die Bevölkerung zu Beginn der Pandemie dazu auf, den öV zu meiden. Gleichzeitig hat der Bund den öffentlichen Verkehr als systemrelevante Dienstleistung aufgefördert, das Grundangebot auch während der Corona-Pandemie aufrechtzuerhalten.</p> <p>Die finanzielle (Ertrags-)Lage der öV-Unternehmen ist durch die Pandemie aus dem Lot geraten, so dass diese auf zusätzliche Unterstützung durch die öffentliche Hand angewiesen waren und immer noch sind. Die pandemische Lage bleibt weiterhin unsicher und eine vollständige Erholung der öV-Nachfrage (und damit der Billeiteinnahmen) wird aller Voraussicht nach längere Zeit in Anspruch nehmen.</p> <p>Zum Zeitpunkt dieser Berichterstattung (Januar 2022) hat sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr noch nicht wieder auf das Niveau von 2019 zurückentwickelt. Insbesondere beim Pendler-, Gruppenreisen- und internationalen Verkehr fehlen dem öV Kundinnen und Kunden. Die neue Virusvariante Omikron hat die öV-Nachfrage erneut gebremst, weil erneut dazu aufgerufen wurde, auf die Benützung des öV zu verzichten.</p> <p>Trotzdem geht die öV-Branche von einer Erholung der Fahrgastzahlen nach Abflauen der Pandemie aus, so dass bis Ende 2024 wieder das Niveau von 2019 (vor Pandemie) erreicht sein wird.</p>	

	<p><b>Pandemie verändert das Mobilitätsverhalten</b></p> <p>Die Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie haben Mobilitätsbedürfnisse und Verhalten der Bevölkerung verändert. In einigen Betrieben hat sich partielles Homeoffice etabliert und Besprechungen finden vermehrt virtuell statt. Es ist auch für die Zukunft mit etwas weniger Pendlerverkehr zu rechnen. Gleichzeitig konnte der Freizeitverkehr, trotz oder eben gar wegen der Pandemie, teilweise zulegen. Es ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, welche Verhaltensänderungen sich bei der Mobilität dauerhaft etablieren werden.</p> <p>Für das öV-Grundangebot 2024-2027 wird von einer Entwicklung wie vor Ausbruch der Pandemie ausgegangen. Aufgrund der Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung wird zudem wieder ein jährliches Nachfragewachstum erwartet.</p> <p>Sollte sich die Nachfrage und damit die Erträge im öV entgegen den Erwartungen entwickeln, hätte dies Auswirkungen auf das geplante öV-Grundangebot 2024-2027.</p> <p>Damit kurzfristig auf neue Situationen und Erkenntnisse reagiert werden kann, wird im öV-Grundangebot 2024-2027 das Entwicklungsfeld Pandemie und ihre langfristigen Auswirkungen eingestellt.</p>					
<b>Übergeordnete Planungen</b>	öV-Grundangebot 2024-2027, Finanzrahmen öV-Grundangebot 2024-2027					
<b>Massnahme sichert / verbessert</b>	<input type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen					
<b>Nutzen</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">Interkantonal</td> <td rowspan="4" style="padding: 5px; vertical-align: top;">           - Die Finanzierbarkeit des öV bleibt sichergestellt und der vorgesehene Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 wird eingehalten.             - Der Regierungsrat kann wenn nötig auf neue oder geänderte Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie reagieren und Anpassungen am öV-Grundangebot 2024-2027 kurzfristig umsetzen.         </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Kantonal</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Regional</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Lokal</td> </tr> </table>	Interkantonal	- Die Finanzierbarkeit des öV bleibt sichergestellt und der vorgesehene Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 wird eingehalten.  - Der Regierungsrat kann wenn nötig auf neue oder geänderte Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie reagieren und Anpassungen am öV-Grundangebot 2024-2027 kurzfristig umsetzen.	Kantonal	Regional	Lokal
Interkantonal	- Die Finanzierbarkeit des öV bleibt sichergestellt und der vorgesehene Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 wird eingehalten.  - Der Regierungsrat kann wenn nötig auf neue oder geänderte Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie reagieren und Anpassungen am öV-Grundangebot 2024-2027 kurzfristig umsetzen.					
Kantonal						
Regional						
Lokal						
<b>Zweckmässigkeit</b>	Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel, das geplante öV-Grundangebot 2024-2027 innerhalb des vorgesehenen Finanzrahmens umzusetzen.					
<b>Zeitplan Umsetzung</b>	2024-2027					
<b>Veränderung Grundangebot</b>	-					
<b>Finanzierung (Auswirkungen auf die Abgeltung)</b>	Für das Entwicklungsfeld sind keine finanziellen Mittel eingestellt.					