

Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2012 – 2015

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Ausgangslage

1.1 Zuständigkeit

Gemäss § 10 Bst. a des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) liegt es in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs zu genehmigen. Die Bezirke und Gemeinden hatten im Sinne von § 11 Bst. a GöV die Gelegenheit, in den Monaten November und Dezember 2009 Begehren zum neuen Grundangebot einzubringen und in den Monaten Mai, Juni und Juli 2010 eine Stellungnahme zum Anhörungsbericht abzugeben.

1.2 Geltungsdauer

Das laufende Grundangebot 2008 - 2011 hat der Kantonsrat im Herbst 2006 genehmigt. Der Fahrplanwechsel erfolgt jeweils Mitte Dezember. Die Abgeltungsperiode bezieht sich aber auf ein Budgetjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember im selben Jahr. Das kommende Grundangebot wird deshalb erstmals im Jahre 2012 und letztmals 2015 für den Kanton Schwyz budgetwirksam.

1.3 Basis Grundangebot 2008 – 2011

Im Verlaufe der Dauer des laufenden Grundangebots 2008 – 2011 konnten diverse im Grundangebot verabschiedeten untergeordneten Angebotsanpassungen in ihrer Stossrichtung umgesetzt werden:

- In der March konnte in Abstimmung mit dem Angebot des Zürcher Verkehrsverbundes die S2 durchgehend von Pfäffikon nach Ziegelbrücke integral zum Halbstundentakt verdichtet werden. Ausserdem wurde das Busangebot in den Hauptverkehrszeiten auf das verdichtete Zugangebot abgestimmt.
- Bei der S3 der S-Bahn Luzern konnte der Stundentakt durchgehend von Luzern – Arth-Goldau bis nach Brunnen verlängert werden. So entstanden für den Talkessel Schwyz attraktive und umsteigefreie Verbindungen in Richtung Luzern. Die langen Wartezeiten beim Umsteigen in Arth-Goldau entfielen.

- Auf der SOB Südrampe (Steinerberg, Sattel, Rothenthurm) konnte der Regionalzug von Arth-Goldau nach Biberbrugg wieder stündlich geführt werden. In Arth-Goldau bestehen gute Anschlüsse nach Luzern und Zug-Zürich.
- Zwischen Lauerz und Arth-Goldau konnte neu eine Busverbindung eingeführt werden. Mit je zwei Kurspaaren am Morgen und am Abend und guten Anschlüssen in Arth-Goldau entspricht diese Verbindung einem grossen Bedürfnis der Bevölkerung. Am Mittag wurden zwei weitere Kurspaare von den Gemeinden Lauerz und Arth finanziert.
- Im Bezirk Küssnacht konnte eine Optimierung der Buslinienführung erreicht werden. Ausserdem wurde das Angebot auf der Linie Immensee – Küssnacht verdichtet und zwei neue Ortsbuslinien Küssnacht – Merlischachen – Meggen und Küssnacht – Root D4 eingeführt. Am Bahnhof Küssnacht entstand so ein eigentlicher Umsteigeknotenpunkt.
- Das Abendangebot konnte kontinuierlich nachfragegerecht ausgebaut werden. Bei der Auto AG Schwyz konnte ein systematisiertes Abendangebot eingeführt werden, das für die meisten Gemeinden im Einzugsgebiet eine Bedienung mit dem öffentlichen Verkehr bis ca. 23.00 Uhr anbietet.

Die vorgesehenen Zusatzzüge zu den Hauptverkehrszeiten aus Innerschwyz, Einsiedeln und March nach Zürich konnten infolge fehlender Trassenkapazität nicht umgesetzt werden. Es erwies sich, dass eine Einführung solcher Züge eines längeren Planungshorizonts bedarf und allenfalls Infrastrukturanpassungen dafür notwendig sind. Deshalb wurden mit der Angebotsplanung Innerschwyz und der Angebotswerkstatt Zürich – Chur die entsprechenden Planungsgremien dafür geschaffen.

Die Weiterentwicklung des Z-Pass zum integralen Tarifverbund stellte sich als bedeutend komplexer als angenommen heraus. Der Einführungszeitpunkt verschob sich mehrmals und ist aktuell auf Ende 2011 vorgesehen.

Die beiden vorgesehenen grösseren Konzeptänderungen „Verbesserung Erschliessung Bezirk Höfe“ und „Verbesserung Bussystem im Raum Einsiedeln – Ybrig – Alpthal“ konnten noch nicht abgeschlossen werden. Es mussten teilweise zuerst die Resultate übergeordneter Angebotsveränderungen abgewartet werden oder ressourcenbedingt andere Konzepte vorgezogen werden. Beide Konzeptänderungen sollen aber in der Laufzeit des neuen Grundangebots 2012 – 2015 fertig ausgearbeitet werden und dem Kantonsrat separat zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die umgesetzten Angebotsanpassungen und die anderen Angebotskonzepte des Grundangebots 2008 – 2011 haben sich bewährt. Deshalb ist das Grundangebot 2012 – 2015 grundsätzlich eine Fortschreibung des laufenden Grundangebots. Das Ziel ist, das bisherige Angebot zu erhalten und punktuell veränderten Bedürfnissen anzupassen, weshalb wiederum einige Schwerpunkte (Entwicklungsfelder) definiert wurden. Dabei sollen notwendige Anpassungen an übergeordnete Angebotsveränderungen möglich gemacht werden, aber auch bestehende Konzepte mit dem Ziel Kosten zu senken auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft werden.

1.4 Zweijährliches Bestellverfahren

Das Bestellverfahren findet der geänderten Bundesgesetzgebung folgend neu zweijährlich statt. Die erste Periode ist für die Jahre 2012 und 2013 vorgesehen. Das Bestellverfahren des regionalen öffentlichen Verkehrs stützt sich auf das Grundangebot. Das Grundangebot gibt ein Mengengerüst (Taktsystem) auf einer Strecke des regionalen öffentlichen Verkehrs vor. Innerhalb dieser Bandbreite hat sich das Angebot zu bewegen. Beim Bestellverfahren ist ebenfalls der durch das

Grundangebot vorgegebene Budgetrahmen einzuhalten. Im Rahmen der zweijährlichen Fahrplanverfahren werden die Gemeinden und Bezirke in die Koordination und Detailplanung der Angebote miteinbezogen.

2. Entwicklung des Regionalverkehrs

2.1 Angebot

Der öffentliche Regionalverkehr im Kanton Schwyz erbringt im Jahr eine Fahrplankilometerleistung von über 8 Millionen Kilometer, wobei die Bahn rund 2/5 und die Busse 3/5 der Kilometerleistungen erbringen.

Insgesamt nahm die Fahrplankilometerleistung im regionalen Bahn- und Bus Regionalverkehr zwischen 2005 und 2009 um 16% zu.

2.2 Nachfrage

Beim regionalen Bahnverkehr verläuft das Nachfragewachstum ähnlich dem Angebotsausbau. Das bedeutet, dass die Ausbauten nachfragewirksam sind.

In der Verkehrsregion Innerschwyz / Küssnacht kann ein deutlicher Nachfragesprung im Jahr 2008 festgestellt werden, was die Angebotsausbauten in diesem Jahr widerspiegelt.

In der Region Einsiedeln fand ein minimales Nachfragewachstum statt. Dieses kann auf den Tourismusverkehr und auf die allgemein gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse zurückgeführt werden.

Die Verkehrsregion March / Höfe weist bei den Buslinien eine stagnierende Nachfrage auf. Dies hängt mit den Ausbauten beim S-Bahnangebot zusammen, welches teilweise parallel verläuft.

2.3 Betriebskosten

Die Betriebskosten des gesamten regionalen öV-Angebots sind zwischen 2005 und 2009 um 15% (+11.4 Mio. Franken) gestiegen, was einer Kostensteigerung von jährlich 3% entspricht. Bei der Bahn nahmen die Kosten um 16%, bei den Bussen je nach Region zwischen 8% und 16% zu. Weil die Kilometerleistung im gleichen Zeitraum mit 19% stärker anstieg, lässt sich folgern, dass das öV-Angebot im Kanton Schwyz tendenziell eine Effizienzsteigerung erfuhr. Dies trifft vor allem für das Busangebot im Raum Innerschwyz / Küssnacht zu, wo der Ausbau der Fahrplankilometer um 45% eine Kostensteigerung von lediglich 16% bewirkte.

3. Kriterien zur Bestimmung des Angebotes und des Verfahrens

Als Basis für das neue Grundangebot 2012 - 2015 soll das laufende Grundangebot 2008 - 2011 genommen werden. Die Kriterien des Grundangebotes 2008 - 2011 wurden deshalb übernommen. Der Regierungsrat hat dies im September 2009 bereits bestätigt und für das Grundangebot 2008 - 2011 für verbindlich erklärt. So war es möglich, die bestehenden Linien in das neue Grundangebot zu überführen. Die Kriterien zur Aufnahme von Linien ins Grundangebot sind nachstehend noch einmal aufgeführt.

3.1 Rechtliche Vorgaben

3.1.1 Kantonale Rechtsgrundlage

Die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs stützt sich auf das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, SRSZ 781.100). Der Kanton richtet Beiträge an die Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Deckung von Betriebsfehlbeträgen von Trans-

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

3.1.2 Rechtsgrundlage des Bundes

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

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

3.1.3 Übereinstimmung von kantonalem Recht und Bundesrecht

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

Ausserdem hat der Kantonsrat im Herbst 2009 durch die Änderung des laufenden Grundangebotes die Voraussetzung für die Erschliessung einer Ortschaft mit dem regionalen Verkehr, welche durch die Bundesgesetzgebung 100 ständige Einwohner verlangt, ebenfalls von 300 auf 100 ständige Einwohner gesenkt. Diesbezüglich stimmt das Grundangebot nun mit den Anforderungen des Bundes überein.

3.1.4 Differenzen zwischen Anforderungen des Bundes und des Kantons

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

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

3.1.5 Ausschluss aus dem Grundangebot

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

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

3.2 Festlegung des Angebotsumfangs

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

Gemäss Art. 7 ARPV gelten folgende Regelungen:

- Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen befördert, wird der Stundentakt (18 Kurspaare) angeboten.
- Der Stundentakt kann weiter verdichtet werden, falls dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist oder wenn es die Ziele der Raumordnung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche zusätzliche Marktpotenziale erschliessen lassen.
- Werden auf dem schwächstbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so ist eine Mindesterschliessung von vier Kurspaaren sichergestellt.
- Abweichungen können dann vorgenommen werden, wenn betriebliche Rahmenbedingungen und die Kostensituation der Linie dies rechtfertigen.

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

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

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

3.3 Untergeordnete Anpassungen des Grundangebots

Unabhängig von den Entwicklungsfeldern (dazu nachstehende Ziff. 4) muss es aber möglich sein, das auf vier Jahre ausgelegte Grundangebot neuen Erkenntnissen und Bedürfnissen anzupassen. Solche Anpassungen und Optimierungen können beispielsweise in folgenden Fällen sinnvoll sein:

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

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

4. Entwicklungsfelder

Im Rahmen der Erarbeitung des Grundangebotes 2008 - 2011 hat der Regierungsrat so genannte Entwicklungsfelder definiert. Auch im Grundangebot 2012 - 2015 sind solche Entwicklungsfelder vorgesehen. Sie zeigen auf wo Handlungsbedarf besteht, die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs zu optimieren oder an Änderungen im Umfeld anzupassen. Daraus werden entsprechende Massnahmen abgeleitet. Diese lassen sich unterteilen in ins Grundangebot aufzunehmende Entwicklungsfelder und Konzeptänderungen, deren Auswirkungen auf das Grundangebot noch nicht bekannt sind. Bei letzteren handelt es sich um Änderungen bestehender Konzepte, die während der Grundangebotsperiode 2012 - 2015 noch umfassend analysiert werden müssen und erhebliche Anpassungen des Finanz- und Angebotsrahmens zur Folge haben können.

4.1 Ins Grundangebot aufzunehmende Entwicklungsfelder

Ins Grundangebot aufzunehmende Entwicklungsfelder können wie im Grundangebot 2008 - 2012 durch den Regierungsrat umgesetzt werden. Als ins Grundangebot aufzunehmende Entwicklungsfelder gelten untergeordnete Änderungen des Grundangebots, die sich innerhalb des Mengengerüsts und des Finanzrahmens bewegen, die der Kantonsrat mit der Genehmigung des Grundangebots vorgibt. Anpassungen im erwähnten Sinne können in engen Grenzen auch eine Angebotsausweitung zur Folge haben. Hierfür liegen bereits Grobschätzungen zu den Kosten und voraussichtliche Angebotsänderungen vor. Zurzeit sind folgende untergeordnete Massnahmen absehbar:

Anpassung des Bussystems March an die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich

Für die wegfallenden Halte der S2 in der March ab dem Fahrplanjahr 2014 ist ein Bus- oder Bahnersatz bereit zu stellen.

Dafür ist ab 2014 mit jährlichen Betriebskosten von 2.9 Mio. Franken zu rechnen.

Schieneangebot Innerschwyz - Rotkreuz - Rontal

Für Arbeitnehmer aus dem Schwyzer Talkessel in den Raum Rotkreuz - Rontal besteht heute kein geeignetes Angebot. Mit vier bis sechs Zugsparen in den Hauptverkehrszeiten kann dieser Missstand beseitigt werden.

Für sechs Zugspare Arth-Goldau - Rotkreuz - Ebikon fallen Abgeltungen in der Höhe von rund 1.5 Mio. Franken an.

Anpassung Erschliessung SOB Südrampe

Durch Beschleunigungen und Ausbauten im Bahnhof Rothenthurm kann der Voralpenexpress mittelfristig wieder in Rothenthurm kreuzen. In diesem Zusammenhang ist die Erschliessung mit Bahn und Bus zwischen Biberbrugg und Rothenthurm zu überprüfen.

Die neue Situation sollte zu einer möglichen Optimierung des öV-Angebots führen, welche keine zusätzlichen Abgeltungen zur Folge hat.

Netzüberprüfung Auto AG Schwyz

Das heutige Liniennetz der Auto AG Schwyz besteht seit knapp zehn Jahren. Es sollen mit einer Netzüberprüfung der Linien Anpassungen und Durchbindungen überprüft werden, um das Netz den aktuellen Gegebenheiten anzupassen und betrieblich zu optimieren. Ausserdem ist auf den Hauptlinien der integrale Halbstundentakt anzustreben.

Für die Optimierung des Angebots ist ab 2012 mit jährlichen Mehrkosten von rund 1.5 Mio. Franken zu rechnen.

Kommunikation (Leitsysteme, Kundeninfo usw.)

Die Verknüpfung der Leitsysteme der verschiedenen Transportunternehmungen wird immer wichtiger um die Anschlüsse an den Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs zu sichern und die Stabilität des Fahrplans zu gewährleisten.

Für Massnahmen, um diese Systeme zu verbessern und die Vernetzung der Systeme zu fördern, sind Fr. 500 000.-- eingestellt.

4.2 Grössere Konzeptänderungen

Werden weitergehende Anpassungen oder Konzeptänderungen des Grundangebots realisiert, die das Mengengerüst und den Finanzrahmen beeinflussen, drängt sich eine Abänderung des Grundangebots mit den neuen Linien und dem entsprechenden Finanzrahmen auf. Diese erheblichen Ausdehnungen oder Änderungen des Grundangebots sind dem Kantonsrat zur Genehmigung zu unterbreiten. Zurzeit sind folgende erhebliche Massnahmen absehbar:

- Optimierung des Schienenangebots zwischen der March und Zürich
- Agglomerationsentwicklung Raum Höfe / March / Seedamm; Projekt Stadtbahn Obersee
- Überprüfung von Linien mit kritischem Kostendeckungsgrad
- Übernahme des Entwicklungsfelds Einsiedeln - Ybrig vom aktuellen Grundangebot ins Grundangebot 2012 - 2015
- Übernahme des Entwicklungsfelds Höfe vom aktuellen Grundangebot ins Grundangebot 2012 – 2015

5. Ergebnis der Anhörung

Dieses Kapitel wird ergänzt nach Abschluss der Anhörung!

6. Finanzielle Umfeldentwicklungen und Rahmenbedingungen

6.1 Kostenentwicklung des Angebots

In den kommenden Jahren stehen im öffentlichen Verkehr Fahrzeugbeschaffungen oder -sanierungen an. Dies erhöht den Bedarf an Abschreibungsmitteln. Für das gleiche Angebot wie heute ist aufgrund der Planrechnungen der Transportunternehmungen für die Jahre 2012 bis 2015 eine erhebliche Erhöhung der Abgeltungssumme notwendig.

Der öffentliche Verkehr hat systembedingt hohe Fixkosten. Erhebliche Fixkosten wie Fahrzeugabschreibungen bleiben auch bei einer Angebotsreduktion bestehen. Ein Angebotsabbau führt deshalb nur in beschränktem Mass zu Einsparungen.

Mit der Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich kann die March nicht mehr im gleichen Umfang wie heute mit der S2 erschlossen werden. Eine dem heutigen Standard entsprechende Erschliessung kann nur mit höheren Produktionskosten sichergestellt werden. Ein Abbau der bestehenden Erschliessung der March infolge fehlender Finanzmittel ist mit den laufenden Projekten und Vereinbarungen im Rahmen der 4. Teilergänzung nicht vereinbar.

Verschiedene Vorgaben der Richtpläne sind darauf ausgerichtet, dass der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden kann. Dies erfordert zusätzliche Mittel.

Von Gemeinden und Bezirken liegen Begehren zu Angebotsverbesserungen oder zur Kostenübernahme von Linien, die bisher ohne Beiträge des Kantons finanziert wurden, vor. Es handelt sich dabei um Linien, die den Anforderungen des Grundangebots entsprechen, aber im laufenden Grundangebot 2008 - 2011 nicht enthalten waren.

6.2 Überprüfung von Sparpotential

Im Rahmen der Berichterstellung wurden sämtliche Linien auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft. Dabei wurde bei vereinzelt Linien ein kritischer Kostendeckungsgrad festgestellt. Diese Linien sollen im Rahmen eines zusätzlichen Entwicklungsfelds hinsichtlich einer möglichen Verbesserung des Kostendeckungsgrads überprüft werden (siehe Kapitel 4.2). Das allfällig realisierbare Sparpotential wird sich jedoch voraussichtlich, gemessen an der Gesamtsumme der Abgeltungen, in bescheidenem Rahmen bewegen.

Über Mehreinnahmen durch Tariferhöhungen kann der Abgeltungsbedarf ebenfalls gesenkt werden. Bei einer durchschnittlichen Tariferhöhung im Tarifverbund Schwyz von 20% würden ohne Nachfragereaktionen rund 1.2 Mio. Franken Mehrerträge resultieren. Realistischerweise ist jedoch mit negativen Folgen auf die Nachfrage zu rechnen. Deshalb dürften die Auswirkungen auf die Mehrerträge nur etwa halb so gross, also rund 0.5 Mio. Franken, sein. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass der Kanton Schwyz dann ein bedeutend höheres Tarifniveau als die umliegenden Tarifverbände und der nationale Tarif hätte. Dies würde sich auf die Standortattraktivität des Kantons auswirken.

6.3 Finanzrahmen des Bundes

Die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs ist eine Verbundaufgabe zwischen Bund und den Kantonen. Die vom Bund festgelegte Kantonsquote bezeichnet die Summe, an der sich der

Bund beteiligt. Der die Kantonsquote übersteigende Betrag ist zu 100% vom Kanton Schwyz zu übernehmen. Der kantonale Beitragssatz an diesem der Quote unterliegenden Betrag errechnet sich nach der Finanzkraft und den strukturellen Voraussetzungen (Bevölkerungsdichte und Netzlänge der Privatbahnen). Die Aufteilung für den Kanton Schwyz liegt derzeit bei 53% für den Bund und 47% für den Kanton. Der Anteil des Kantons Schwyz wird durch die „Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr“ (KAV, SR 742.101.2) geregelt.

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung muss - gemäss telefonischer Auskunft des Bundesamtes für Verkehr (BAV) - davon ausgegangen werden, dass der jeweils für vier Jahre geltende Kostenverteiler für die Jahre 2012 - 2015 für den Anteil des Kantons Schwyz von aktuell 47% auf 48% oder 49% steigen wird. Deshalb wurde bei den folgenden Tabellen mit zwei Szenarien gearbeitet. Szenario 1 beschreibt die Abgeltungsentwicklung bei einer Kantonsbeteiligung von 48% und Szenario 2 beschreibt jene bei einer Kantonsbeteiligung von 49%.

Für die Abgeltung der Infrastrukturen von Privatbahnen (im Kanton Schwyz die SOB) gilt ein anderer Schlüssel. Der Anteil des Kantons Schwyz beträgt dort momentan 51%. Gemäss Auskunft des BAV ist der zukünftige Schlüssel ab 2012 zurzeit noch völlig offen. Dennoch ist eine ähnliche Entwicklung wie bei Schlüssel des Angebots zu rechnen. Es wurde deshalb beim Szenario 1 mit einem möglichen Beteiligungsschlüssel von 52% für den Kanton Schwyz und beim Szenario 2 mit einem solchen von 53% gerechnet.

Die aktuellen Bestrebungen des Bundes im Rahmen des Konsolidierungsprogramms 2011 - 2013 (KOP 11/13) führen zu Kürzungen der Kantonsquote und somit zu einer zusätzlichen Erhöhung des Abgeltungsbedarfs der Kantone. Die Beträge können noch nicht detailliert beziffert werden.

6.4 Entwicklung des Abgeltungsbedarfs

Um das heutige Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz halten und die ins Grundangebot aufzunehmenden Entwicklungsfelder umsetzen zu können, ist - ohne Umsetzung von erheblichen Entwicklungsfeldern, die zusätzliche Mittel erfordern - für die Jahre 2012 - 2015 mit folgendem Abgeltungsbedarf zu rechnen:

Szenario 1 (Kantonsbeteiligung 48% ab Fahrplanjahr 2012)

Fahrplanjahr	Gesamtbestellvolumen Kanton Schwyz	davon Anteil Abgeltung durch Bund	davon Anteil Abgeltung durch Kanton
	Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken
2008	51.4	19.9	31.5
2009	52.4	20.3	32.1
2010	53.1	20.4	32.7
2011	53.7	20.5	33.2
2012	65.6	23.8	41.8
2013	67.9	24.1	43.8
2014	82.8	24.2	58.6
2015	84.1	24.3	59.7

Szenario 2 (Kantonsbeteiligung 49% ab Fahrplanjahr 2012)

Fahrplanjahr	Gesamtbestell- volumen Kanton Schwyz	davon Anteil Ab- geltung durch Bund	davon Anteil Ab- geltung durch Kan- ton
	Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken
2008	51.4	19.9	31.5
2009	52.4	20.3	32.1
2010	53.1	20.4	32.7
2011	53.7	20.5	33.2
2012	65.6	23.4	42.3
2013	67.9	23.6	44.3
2014	82.8	23.7	59.1
2015	84.1	23.9	60.2

Die Kostensprünge in den Jahren 2012 und 2014 begründen sich mit der Änderung des Kostenverteilungsschlüssels zwischen Bund und Kantonen (2012), geändertem Abschreibungsmodus für neue und renovierte Fahrzeuge (2012 und 2014) und notwendige Anpassungen an die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich (2014), siehe Ziffern 6.1 und 6.3.

Die Bezirke und Gemeinden beteiligen sich gemäss § 9 GöV zur Hälfte an den Betriebsfehlbeträgen.

6.5 Entwicklung des Bedarfs an Beiträgen für Tarifverbunde

Die Beteiligung des Kantons an den Beiträgen für Tarifverbunde zeigt die folgende Tabelle. Der Bund beteiligt sich nicht an diesen Entschädigungen.

Budgetjahr	Beiträge
2008	1.20 Mio.
2009	1.20 Mio.
2010	1.20 Mio.
2011	1.20 Mio.
2012	1.00 Mio.
2013	1.00 Mio.
2014	1.00 Mio.
2015	1.00 Mio.

Dabei sind Beiträge für die Geschäftsführung und die Betriebskosten des Tarifverbunds Schwyz, die Ausfallentschädigung an den Zürcher Verkehrsverbund für den Bezirk Höfe und Beiträge an die Betriebskosten des Z - Pass enthalten. Die geplanten Ausfallentschädigungen an den Tarifverbund Schwyz in den Jahren 2008 bis 2011 wurden nicht benötigt, da durch die guten Erlöszahlen für die Transportunternehmungen keine Einnahmefälle entstanden.

Der integrale Z - Pass soll, nach mehrmaliger Verschiebung des Einführungszeitpunkts, gemäss aktuellster Planung im Dezember 2011 eingeführt werden. Es liegen bereits erste Berechnungen

für die zusätzlichen Betriebskosten vor. Diese Beträge sind in den oben ersichtlichen Beiträgen beinhaltet.

7. Antrag an den Kantonsrat

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

Beschluss des Regierungsrates

1. Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2012 – 2015 wird gestützt auf § 11 Bst. a GöV wie folgt festgelegt:

Verkehrsregion Innerschwyz / Küsnacht

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
600 (S3)	Luzern – Arth Goldau - Brunnen	Eisenbahn	Studentakt	
600 (S2)	Zug – Arth Goldau – Erstfeld	Eisenbahn	Studentakt	
600	Arth-Goldau – Rotkreuz (-Ebikon)	Eisenbahn	6 Kurspaare	
670 (VAE)	Luzern – Arth Goldau	Eisenbahn	Studentakt	Ab 2014 durch SOB
670 (VAE)	Arth Goldau – Pfäffikon SZ – St. Gallen	Eisenbahn / Bus	Studentakt Bahn; Ergänzung Buskurse Goldau-Sattel zu den Hauptverkehrszeiten	Optimieren der Erschliessung bei geänderter Fahrlage (kostenneutral)
3600	Luzern – Gersau – Brunnen	Schiff	4-6 Kurspaare	
60.501	Muotathal – Schwyz SBB	Bus	Halbstudentakt	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS Die Finanzierung für die Anbindung des "Seewenmarktes" in Seewen ist durch die Direktinteressierten sicherzustellen
60.501	Schwyz SBB – Lauerz - Goldau	Bus	Schwyz SBB – Lauerz: Studenttakt mit bedarfsgerechten Verdichtungen in HVZ; Lauerz – Arth-Goldau: Ausbau des HVZ-Angebots bei entsprechender Nachfrage bis zum Studenttakt Mo-Fr	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS Finanzielle Beteiligung des Bezirkes an die auf Schulzeiten ausgerichteten Kurse. Weitere Kurspaare mit finanzieller Beteiligung der Gemeinden

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
60.502	Schwyz Post – Brunnen	Bus	Viertelstundentakt	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS
60.502	Brunnen - Gersau	Bus	Halbstundentakt; in HVZ nachfrageorientierte Verdichtungskurse zum Viertelstundentakt	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS
60.502	Gersau – Weggis	Bus	Halbstundentakt	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS
60.502	Weggis – Küssnacht	Bus	Halbstundentakt; nachfrageorientiert in HVZ Verdichtungskurse zum Viertelstundentakt	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS
60.503	Seewenmarkt - Schwyz SBB- Ibach – Schwyz Post - Rickenbach	Bus	Halbstundentakt	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS Stundentakt Rickenbach – Schwyz SBB durch Kanton finanziert. Übersteigendes Angebot und Anbindung Seewenmarkt: Finanzierung durch Gemeinde und Direktinteressierte.
60.504	Brunnen – Morschach	Bus	Halbstundentakt	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS Finanzielle Beteiligung der Gemeinde und Direktinteressierten am Grundangebot übersteigenden Angebot
60.505	Schwyz – Rickenbach – Ibergereg- Oberberg	Bus	Sommerhalbjahr: täglich 4 Kurspaare bis Oberberg Winterhalbjahr: Betrieb eingestellt	
60.506	Muotathal – Sali	Bus	Winterhalbjahr: Mo – Fr 4 Kurspaare an Schultagen Sommerhalbjahr: täglich 6 Kurspaare	Die Finanzierung der Winterkurse erfolgt durch Direktinteressierte
60.507	Schwyz Post – Sattel – Rothenthurm - Biberbrugg	Bus	Stundentakt: einzelne Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten; Ausdünnung des Fahrplans während der verkehrsschwächeren Zeiten	Optimieren der Erschliessung bei geänderter Fahrlage des Voralpenexpress (kostenneutral)
60.520	Steinen – Schwyz Post	Bus	Werktag: Stundentakt mit bedarfsgerechten Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten	Umsetzung Entwicklungsfeld Netzüberprüfung AAGS
60.609	Oberägeri – Sattel	Bus	Stundentakt; bedarfsgerechte Reduktion in Randzeiten und an den Wochenenden	

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
60.621	Goldau – Arth	Bus	Halbstundentakt: Verdichtungen während den Hauptverkehrszeiten	
60.621	Arth – Walchwil (- Zug)	Bus	Stundentakt; bedarfsgerechte Reduktion in Randzeiten und Wochenende	
60.622	Immensee – Küssnacht	Bus	Mo – Fr: Halbstundentakt. Bedarfsgerechte Reduktion in Randzeiten und an Wochenenden	Anteilmässige Beteiligung des Bezirkes Küssnacht an dem Lokalverkehr zugerechneten Angebot bzw. Linienabschnitt
60.541	Sisikon – Riemensalden	Bus	2-4 Kurspaare täglich auf Bedarf	Weitere Fahrten: Finanzierung durch Direktinteressierte
60.653	Küssnacht – Rotkreuz	Bus	Halbstundentakt; einzelne Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten; Ausdünnung des Fahrplans während der verkehrsschwächeren Zeiten	
60.528	Vitznau – Küssnacht – Root D4	Bus	6 Kurspaare	Neuaufnahme ins Grundangebot. Finanzierung: bisher nur durch Bund (ohne Kanton), da Linie im Rahmen des Entwicklungsfeldes Küssnacht per Dez. 2008 eröffnet wurde
602	Rigi – Bahnen	Bergbahn	Jährlicher Pauschalbeitrag von CHF 50'000 (Grundlage § 30 SRSZ 781.100)	
2574	Illgau – Ried	Luftseilbahn	Durchgehender automatischer Betrieb; tagsüber Bedienung der Anlage	
2572	Morschach – Stoos	Luftseilbahn	Jährlicher Pauschalbeitrag von CHF 30'000 (Grundlage § 30 SRSZ 781.100)	
2570	Schlattli – Stoos	Bergbahn	Grunderschliessung (Anteil an den fahrplanmässigen Kursen)	
	Weitere Bergbahnen	Bergbahn	Abgeltungsberechtigung in Überprüfung	Ergebnisse liegen bis Ende Juni vor. Betroffene Bezirke und Gemeinden werden informiert und allfällige Abgeltungsberechtigung wird in der Tabelle nachgetragen.

Verkehrsregion Einsiedeln / Ybrig / Alpthal

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
672	Wädenswil - Einsie-	Eisenbahn	Halbstundentakt	

(S13)	deln			
672	Altstetten – Einsiedeln (Gipfeliexpress)	Eisenbahn	Mo – Fr: 2 Kurspaare während Hauptverkehrszeiten	
60.551	Einsiedeln – Bennau – Biberbrugg	Bus	Mo – Fr: 7-8 Kurspaare Samstag: reduziertes Angebot Sonntag: Betrieb eingestellt	Beibehaltung der finanziellen Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln
60.552	Einsiedeln – Egg - Willerzell – Einsiedeln	Bus	Mo – Fr: 8 – 10 Kurspaare Samstag / Sonntag: 5-7 Kurspaare	Beibehaltung der finanziellen Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln
60.553	Einsiedeln – Willerzell – Ochenboden	Bus	Mo – Fr: 8 – 10 Kurspaare bis Studen und nachfrageorientierte Verlängerung bis Ochenboden Samstag / Sonntag. Reduziertes Angebot	Beibehaltung der finanziellen Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln
60.554	Einsiedeln – Alpthal – Brunnli Talstation	Bus	Mo – Fr: 10 – 12 Kurspaare Sa / So: 9 – 10 Kurspaare	Beibehaltung der finanziellen Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln
60.555	Einsiedeln – Unteriberg – Lauchern/ Weglosen	Bus	Stundentakt. Zu den Hauptverkehrszeiten Halbstundentakt an Werktagen.	Beibehaltung der finanziellen Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln

Verkehrsregion March / Höfe

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
720	Glarnersprinter	Eisenbahn	7 Kurspaare bis 2013. Stundentakt ab Fahrplan 2014	Änderung mit 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich
720 (S2)	Zürich HB – Pfäffikon – Ziegelbrücke	Eisenbahn	Halbstundentakt in Abstimmung mit dem ZVV	
800 (S5)	Zürich HB – Uster – Rapperswil – Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	
670 (S40)	Rapperswil - Einsiedeln	Eisenbahn	Stundentakt mit Verdichtungen während den Hauptverkehrszeiten	
720 (S8)	Zürich HB – Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	
720	Altstetten - Ziegelbrücke	Eisenbahn	2 Kurspaare	
720	Pfäffikon – Ziegelbrücke	Eisenbahn	1 Kurspaar	
60.661	Menzingen – Feusisberg – Schindellegi	Bus	Werktage: 4-7 Kurspaare	
70.176	Wollerau – Richterswil	Bus	Mo – Fr: Halbstundentakt Sa / So: Stundentakt	
70.180 / 70.195 (Höfnerbus)	Seedamm Center - Pfäffikon SZ – Freienbach – Samstagern	Bus	Abschnitt Pfäffikon – Wollerau – Samstagern: Halbstundentakt; reduziertes Angebot in Randstunden und am Wochenende	Abschnitt Pfäffikon – Seedammcenter: Finanzierung durch Seedammcenter und Gemeinde Freienbach (Ortsverkehr). Abschnitt Pfäffikon – Wollerau: Sämtliche Kurse mit Kantonsbeteiligung
70.190	Pfäffikon SZ – Schindellegi - Feusisberg	Bus	Stundentakt	
72.521/ 522	Tuggen – Buttikon / Siebnen Nuolen	Bus	Bedarfsangebot mit einzelnen Verdichtungskursen	
72.523	Uznach – Tuggen – Wangen – Siebnen	Bus	Stundentakt mit einzelnen Verdichtungskursen	
72.523	Siebnen – Innerthal	Bus	12 – 15 Kurspaare täglich	
70.188	Pfäffikon – Roggenacher – First – Chaltenboden	Bus	Mo – Fr: 6 Kurspaare	Neuaufnahme ins Grundangebot Lokale Kurse Pfäffikon – Roggenacher: Finanzierung durch Gemeinde

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
72.524	Pfäffikon – Lachen – Galgenen / Siebnen-Wangen – Reichenburg (Marchbus)	Bus	Werktage: Halbstundentakt mit Verdichtungen zum Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten: Sonntag: Stundentakt mit einzelnen Verdichtungskursen	

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

3. Das Baudepartement wird beauftragt:

a) die Detailprojekte „Optimierung des Schienenangebots zwischen der March und Zürich“, „Agglomerationsentwicklung Raum Höfe / March / Seedamm; Projekt Stadtbahn Obersee“, „Überprüfung von Linien mit kritischem Kostendeckungsgrad“, „Verbesserung Bussystem im Raum Einsiedeln – Ybrig – Alpthal“ und „Verbesserung Erschliessung Bezirk Höfe“ auszuarbeiten.

b) für untergeordnete Änderungen des Grundangebots dem Regierungsrat Antrag zu stellen und für bedeutende Änderungen Genehmigungsanträge an den Kantonsrat vorzubereiten.

4. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2012 – 2015 zu genehmigen.