

Beschluss Nr. 43/2013

Schwyz, 22. Januar 2013 / bz

4. Teilergänzung S-Bahn Zürich – Ergänzung des Grundangebots 2012 - 2015

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Ausgangslage

1.1 Bezug zum Grundangebot 2012 – 2015

Der Kantonsrat hat am 24. November 2010 das Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2012 – 2015 (RRB Nr. 954 vom 21. September 2010) gestützt auf § 10 Bst. a des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (SRSZ 781.100, GÖV) genehmigt.

Wie sich bereits bei der Erarbeitung des Grundangebotes 2012 – 2015 gezeigt hat, müssen durch die Einführung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich Mitte 2014 die Erschliessungskonzepte im Bezirk March, im Bezirk Höfe und im Raum Einsiedeln / Ybrig angepasst werden.

1.2 Zuständigkeiten

Im Grundangebot wurde definiert, dass grössere Konzeptänderungen, die das Mengengerüst und den Finanzrahmen des Grundangebots beeinflussen, dem Kantonsrat zur Genehmigung zu unterbreiten sind. Bei den Anpassungen der drei Erschliessungskonzepte handelt es sich bezüglich des Mengengerüsts, nicht jedoch bezüglich des Finanzrahmens, um solche grössere Änderungen. Die Konzeptänderungen im Bezirk Höfe und im Raum Einsiedeln / Ybrig wurden im Grundangebot 2012 – 2015 als grössere Konzeptänderungen definiert, welche nochmals dem Kantonsrat zur Genehmigung vorzulegen sind. Die Anpassungen im Raum March wurden ins laufende Grundangebot aufgenommen. Für alle Konzeptänderungen wurden aber bereits im laufenden Grundangebot 2012 – 2015 Grobkostenschätzungen und Mengengerüste eingerechnet. Es zeigt sich nun, dass die Änderungen den im Grundangebot bewilligten Finanzrahmen nicht überschreiten, jedoch bezüglich Mengengerüst vom Kantonsrat zu genehmigen sind.

2. 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich

2.1 Projektbeschreibung

Mit der Einführung des S-Bahn-Systems im Raum Zürich wurde 1990 eine Verkehrsentwicklung eingeleitet, deren Erfolg bis heute Modellcharakter aufweist. Die Anzahl Fahrgäste ist in den letzten 20 Jahren nahezu zweieinhalbmal gewachsen. Um den entstehenden Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken und das Fahrplanangebot weiter auszubauen, wurde 2001 der Bau der neuen unterirdischen Durchmesserlinie (DML) im Bahnhof Zürich in die Wege geleitet. In der Planung wurde darauf hingewiesen, dass mit der Eröffnung der DML das Netz der S-Bahn Zürich umgestaltet werden muss. Die DML kann nur mit den entsprechenden Angebotskonzeptanpassungen betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) das neue Angebotskonzept für die S-Bahn Zürich ausgearbeitet. Es zeigte sich, dass Angebotskonzeptanpassungen am linken Zürichseeufer mit den geringsten Infrastruktur- und Angebotsmehrkosten für das Gebiet des ZVV verbunden waren. Da der Kanton Schwyz sich aufgrund seiner damaligen gesetzlichen Grundlage nicht an Infrastrukturausbauten beteiligen konnte, mussten die Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung im Kanton Schwyz akzeptiert werden.

Mitte 2014 wird nun die DML eröffnet. Damit das S-Bahn Angebot im Grossraum Zürich optimiert und in die DML integriert werden kann, sind grössere Anpassungen des bestehenden Schienenangebotes unter anderem am linken Zürichseeufer und vor allem auch in der March notwendig.

2.2 Auswirkungen auf den Kanton Schwyz

Mit der Inbetriebnahme der DML verkehren die S2 Zürich Flughafen – Zürich HB – Ziegelbrücke und die S8 Zürich HB – Pfäffikon neu über die DML, was eine Beschleunigung und eine Änderung der Fahrzeiten mit sich bringt. Dies hat zur Folge, dass sich die Anschlüsse im Bezirk Höfe und im Bezirk March und durch die S13 Wädenswil – Einsiedeln auch im Raum Einsiedeln / Ybrig verändern. Ausserdem muss die S2 in der March beschleunigt werden, damit sie in keinen Konflikt mit dem nachfolgenden IC-Zug gerät. Dadurch fallen die Halte der S2 in Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten weg.

3. Aktuelles Angebot

Das Angebot in den Verkehrsregionen Einsiedeln / Ybrig / Alpthal und March / Höfe im aktuellen Grundangebot 2012 – 2015 sieht wie folgt aus:

3.1 Verkehrsregion Einsiedeln / Ybrig / Alpthal

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
672 (S13)	Wädenswil - Einsiedeln	Eisenbahn	Halbstundentakt	
672	Altstetten - Einsiedeln (Gipfeliexpress)	Eisenbahn	Mo - Fr: 2 Kurspaare während Hauptverkehrszeiten	
60.551	Einsiedeln - Bennau - Biberbrugg	Bus	Mo-Fr: 7-8 Kurspaare Sa: reduziertes Angebot So: Betrieb eingestellt	Zusätzliche Kurspaare mit finanzieller Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln

60.552	Einsiedeln - Egg - Willerzell - Einsiedeln	Bus	Mo-Fr: 8-10 Kurspaare Sa/So: 5-7 Kurspaare	Beibehaltung der finanziellen Beteiligung für Schülerkurse durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln Zusätzliche Kurspaare mit finanzieller Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln
60.553	Einsiedeln - Willerzell - Ochsenboden	Bus	Mo-Fr: 10 Kurspaare bis Studen und nachfrageorientierte Verlängerung bis Ochsenboden Sa/So reduziertes Angebot	Zusätzliche Kurspaare mit finanzieller Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln
60.554	Einsiedeln - Alpthal - Brunni Talstation	Bus	Mo-Fr: 13 Kurspaare Sa/So: 10-12 Kurspaare	Zusätzliche Kurspaare mit finanzieller Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln
60.555	Einsiedeln - Unteriberg - Lauchern/Weglosen	Bus	Stundentakt. Zu den Hauptverkehrszeiten Halbstundentakt an Werktagen	Zusätzliche Kurspaare mit finanzieller Beteiligung durch Direktinteressierte bzw. Bezirk Einsiedeln

3.2 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	Für die wegfallenden Halte der S2 in der March und die verschlechterten Anschlüsse in Pfäffikon ab dem Fahrplanjahr 2014 sind, wenn möglich und finanzierbar, ein Bahnersatz oder nötigenfalls Zusatzzüge bereit zu stellen sowie das Busnetz anzupassen.
800 (S5)	Zürich HB - Uster - Rapperswil - Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	
670 (S40)	Rapperswil - Einsiedeln	Eisenbahn	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten	Integraler Halbstundentakt geplant auf Dezember 2013 mit Umsetzung des Entwicklungsfelds „Höfe“
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	

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
70.180 / 70.195 (Höfnerbus)	Seedamm Center - Pfäffikon SZ - Wollerau - Samstagern	Bus	Abschnitt Pfäffikon Bahnhof - Wollerau - Samstagern: Halbstundentakt, sämtliche Kurse mit Kantonsbeteiligung; reduziertes Angebot in Randstunden und an Wochenenden	Zusätzliche Verdichtungskurse im Abschnitt Linie 180 Pfäffikon Bahnhof - Wollerau - Samstagern sowie sämtliche Kurse im Abschnitt Linie 195 Pfäffikon Bahnhof - Seedammcenter: Finanzierung durch Gemeinde Freienbach und Seedammcenter sowie allfällige weitere Direktinteressierte
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 Pfäffikon - Chaltenboden	Lokale Kurse Pfäffikon - Roggenacher: Finanzierung durch Gemeinde
72.524	Pfäffikon - Lachen - Galgenen / Siebnen-Wangen - Reichenburg (Marchbus)	Bus	Werktage: Halbstundentakt mit Verdichtungen zum Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten: So: Stundentakt mit einzelnen Verdichtungskursen	

4. Konzept ab Mitte 2014

4.1 Schiene

4.1.1 SBB / S-Bahn Zürich

Mit den Anpassungen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich verschieben sich die Fahrlagen der S8 und der S2 um 6 – 10 Minuten. Während die S8 weiterhin an sämtlichen Stationen halten kann, verliert die S2 ihre Halte in Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Bilten. Die veränderten Fahrlagen haben zur Folge, dass die Bahn- und Busanschlüsse an den Knoten Wädenswil, Richterswil, Pfäffikon SZ, Lachen und Siebnen-Wangen neu ausgerichtet werden müssen. Vielerorts verschlechtern sich die Anschlussbedingungen dermassen, dass zusätzliche Verdichtungskurse auf dem Busnetz angeboten werden müssen, um wenigstens die heutige Anschlussqualität einigermaßen zu erhalten.

Der Glarner Sprinter kann im neuen Fahrplangefüge mit den bisherigen Halten in Siebnen-Wangen, Lachen und Pfäffikon sowie neu Wädenswil stündlich geführt werden und bietet so ein attraktives schnelles Angebot nach und von Zürich in einem regelmässigen Stundentakt.

Der heutige Interregiozug Zürich – Ziegelbrücke – Chur wird neu mit modernen Regio Doppelstockzügen verkehren. Der Zug kann neu auch in Siebnen-Wangen halten. Damit entsteht für Siebnen-Wangen mit schnellen direkten Zügen ein ungefährender Viertelstundentakt nach Zürich. Es wird zweimal pro Stunde eine S2 und je einmal pro Stunde ein Glarner Sprinter sowie der neue RegioExpress anhalten.

Der neue Halt des RegioExpress in Siebnen-Wangen wird bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 eingeführt. Dies bedingt eine marginale Anpassung des bestehenden Busnetzes, jedoch ohne weitere Kostenfolge.

Um auch für die Obermarch weiterhin attraktive und schnelle Bahnverbindungen nach Zürich anbieten zu können, wird zur Kompensation der wegfallenden S2-Halte ein halbstündlicher Bahnshuttle eingeführt. Dieser Shuttle verkehrt zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen und bietet in Siebnen-Wangen gute Anschlüsse auf den Glarner Sprinter und den neuen RegioExpress. Durch das Wegstellen des Shuttlezuges während seiner Standzeit nach Lachen sind keine Infrastrukturanpassungen an den Bahnhöfen nötig. Der bereits vom Kantonsrat beschlossene Kredit für die Massnahmen in Siebnen-Wangen wird somit nicht benötigt.

Die Fahrlage der S5 Pfäffikon SZ – Rapperswil – Zürich ändert sich nur sehr gering. Allerdings kann die S5 nicht mehr in Hurden anhalten.

4.1.2 SOB

Die Fahrlage der S13 Einsiedeln – Wädenswil muss leicht angepasst werden. Es ist nur noch ein angenäherter Halbstundentakt möglich. In Wädenswil ergeben sich dadurch einmal in der Stunde Anschlüsse auf den Interregiozug nach Zürich und einmal in der Stunde auf die S8 nach Zürich. Die S40 Einsiedeln – Pfäffikon – Rapperswil verkehrt neu halbstündlich in einer leicht angepassten Fahrlage. Die S40 hält halbstündlich in Hurden und ersetzt somit die wegfallenden Halte der S5. Die veränderten Fahrlagen haben zur Folge, dass die Busanschlüsse an den Bahnhöfen Schindellegi-Feusisberg und Einsiedeln neu ausgerichtet werden müssen.

Der Voralpenexpress verkehrt weiterhin stündlich in derselben Fahrlage. Er muss jedoch infolge der Fahrlagenverschiebung der S-Bahn Zürich und der S13 bis Biberbrugg beschleunigt werden und kann nicht mehr in Wollerau anhalten. Der neu ganztägig eingeführte Halbstundentakt der S40 kompensiert diese wegfallenden Halte.

4.2 Bus

Die folgenden Busanpassungen beruhen auf Grobkonzepten mit den entsprechenden Abgeltungsberechnungen. Die detaillierte Ausarbeitung dieser Konzepte findet anlässlich des Fahrplanverfahrens statt.

4.2.1 March

Die veränderte Fahrlage der S2 sowie die neuen Fernverkehrshalte in Siebnen-Wangen und die Anschlusssituation im Bahnhof Uznach erfordern eine Anpassung des Busnetzes. Die Anschlusssituation in Lachen und Siebnen-Wangen erfordert Taktverdichtungen und andere Liniendurchbindungen. Bestehende Buslinien-Abschnitte werden mit anderen Linienabschnitten verknüpft, damit in Siebnen-Wangen, Lachen und Uznach gute Anschlüsse möglich sind. Die veränderte Anschlusssituation erfordert auf einigen Buslinien Taktverdichtungen, um die heutigen Anschlussverhältnisse garantieren zu können.

4.2.2 Höfe

Die Linienführungen der Buslinien im Bezirk Höfe ändern nur geringfügig. Bei der Linie Richterswil – Wollerau – Roos kann die Haltestelle „Wollerau, Dorfplatz“ wegen fehlender Fahrzeit nicht mehr angefahren werden, damit die Anschlüsse in Wädenswil gewährt bleiben. Allerdings mussten bei allen Buslinien Fahrplananpassungen aufgrund der geänderten Anschlussverhältnisse an den Bahnverkehr gemacht werden. Bei der Buslinie Pfäffikon – Feusisberg – Schindellegi-

Feusisberg können die Anschlüsse in Pfäffikon und Schindellegi nur noch mit Taktverdichtungen gewährt werden. Auch auf der Buslinie Pfäffikon – Wollerau – Samstagern erfordert die veränderte Anschlusssituation Taktverdichtungen während der Hauptverkehrszeiten auf dem Abschnitt Pfäffikon – Wollerau, um wenigstens die heutigen Anschlussverhältnisse garantieren zu können.

4.2.3 Einsiedeln / Ybrig

Aufgrund der veränderten Fahrlage der S13 muss in Einsiedeln das Buskonzept angepasst werden. Die Anschlüsse verschieben sich teilweise um rund 30 Minuten. Das bisherige Randstundenkonzept mit verkürzten Fahrzeiten und entsprechenden Fahrzeugumlauf einsparungen kann infolge der Anschlusssituation in Einsiedeln nicht mehr betrieben werden, was zu Mehrkosten führt

5. Stellungnahmen Bezirke und Gemeinden

5.1 March

Dem Bezirk und den Gemeinden in der March wurde das neue ÖV-Erschliessungskonzept in der March anlässlich eines Behördenanlasses am 11. Juni 2012 vorgestellt. Dort wurde über das neue Liniennetz, die Anschlüsse und das Mengengerüst (Taktsystem) der einzelnen Linien informiert. Ebenso wurden die Behördenvertreter darauf hingewiesen, dass das neue Bahn- und Buskonzept eine Anpassung des Grundangebots notwendig macht und deshalb der Genehmigung des Kantonsrats bedarf. Das neue ÖV-Erschliessungskonzept wurde von den Behördenvertretern zustimmend zur Kenntnis genommen.

5.2 Höfe

In einer Projektgruppe „Verbesserung öffentlicher Verkehr im Raum Höfe“ wurde, zusammen mit Vertretern des Bezirks und der Gemeinden Feusisberg, Freienbach und Wollerau, das neue Konzept für die Höfe erarbeitet. Von den Projektgruppemitgliedern wurde das Konzept anschliessend gutgeheissen. Der Bezirk und die drei Gemeinden wurden in der Folge schriftlich zur Stellungnahme eingeladen. Das neue Fahrplankonzept wurde von sämtlichen Vernehmlassungsteilnehmenden zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Bezirk Höfe und die Gemeinde Feusisberg regten an, bei der Buslinie Pfäffikon – Schindellegi-Feusisberg am Morgen für die Schüler eine bessere Lösung zu suchen. Ausserdem beantragt der Bezirk Höfe das Einfügen eines Verdichtungskurses über Mittag auf dieser Linie. Das Amt für öffentlichen Verkehr hat in der Zwischenzeit für diese Linie ein Alternativkonzept eingebracht, das einen kundenfreundlicheren Fahrplan ermöglicht. Die Umsetzung des Konzepts ist jedoch noch nicht definitiv geklärt und wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens weiterbehandelt.

5.3 Einsiedeln / Ybrig

Die Behörden des Bezirks Einsiedeln und die Gemeinden Alpthal, Oberiberg und Unteriberg wurden nach Vorliegen von ersten Lösungsansätzen über den Stand der Planungen informiert. Dabei gingen zahlreiche Anregungen und Änderungswünsche ein. Aus den Erkenntnissen dieser Rückmeldungen und aus der Variantenevaluation kristallisierte sich ein pragmatisches Vorgehen mit geringen Anpassungen am bisherigen Angebotskonzept heraus.

Das vorliegende Fahrplankonzept wurde zusammen mit PostAuto Ostschweiz schrittweise entwickelt. Soweit möglich wurden dabei auch die Wünsche der verschiedenen Bezirks- und Gemeindebehörden sowie der Oberstufenschule Einsiedeln berücksichtigt. Das Konzept wurde an einer Behördensitzung anfangs 2012 zustimmend zur Kenntnis genommen.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten- und Ertragsberechnungen basieren auf Grobofferten der Transportunternehmungen. Sie weisen eine Genauigkeit von +/- 20% auf. Die detaillierten Kostenberechnungen und die daraus folgenden Abgeltungen sind erst im Rahmen der Offerterstellung im Fahrplanverfahren möglich. Ebenfalls müssen noch Verhandlungen der Verteilschlüssel mit den Nachbarkantonen getätigt werden, die Änderungen dieser Beträge zur Folge haben können.

6.1 March

In der March ist vor allem die zusätzliche Abgeltung für den neu eingeführten Marchshuttle spürbar. Die Verdichtung des Fahrplans des Glarner Sprinters vom Zweistunden- zum Stundentakt erhöht die Abgeltung ebenfalls. Ausserdem sind in der March die Anpassungen der verschiedenen Buslinien am grössten, was sich auch auf die Abgeltung auswirkt.

Linie	Zusätzliche Abgeltung in Fr. infolge von Angebotsanpassungen
Marchshuttle Siebnen-Wangen – Ziegelbrücke	2 500 000.--
Glarner Sprinter	1 200 000.--
Buslinien	2 500 000.--
<i>Total March</i>	<i>6 200 000.--</i>

6.2 Höfe

Im Bezirk Höfe entstehen vor allem durch die Verdichtung der S40 Einsiedeln – Pfäffikon – Rapperswil vom Stunden- zum Halbstundentakt höhere Abgeltungen. Ausserdem werden auf den Buslinien Pfäffikon – Wollerau – Samstagern und Pfäffikon – Schindellegi-Feusisberg in den Hauptverkehrszeiten Taktverdichtungen nötig, welche sich auf die Abgeltung auswirken.

Linie	Zusätzliche Abgeltung in Fr. infolge von Angebotsanpassungen
S40 Einsiedeln – Pfäffikon – Rapperswil	975 000.--
Buslinien	475 000.--
<i>Total Höfe</i>	<i>1 450 000.--</i>

6.3 Einsiedeln / Ybrig

Die zusätzliche Abgeltung ist hauptsächlich auf geänderte Fahrzeugumläufe zurückzuführen, welche mit dem neuen Anschlusskonzept nicht mehr so kostengünstig gestaltet werden können.

Linie	Zusätzliche Abgeltung in Fr. infolge von Angebotsanpassungen
Buslinien	650 000.--
<i>Total Einsiedeln / Ybrig</i>	<i>650 000.--</i>

6.4 Übersicht

Bei der Erarbeitung des Grundangebots 2012 – 2015 wurde für die Anpassungen an die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich bereits ein Abgeltungsrahmen einberechnet. Wie die Übersicht

über die einzelnen Massnahmen nun zeigt, konnte dieser Rahmen eingehalten werden. Die Anpassungen bewegen sich also innerhalb des genehmigten Finanzrahmens des Grundangebots 2012 – 2015.

Region	Zusätzliche Abgeltung in Fr.	Im Grundangebot bereits einberechnete Abgeltung in Fr.
Bezirk March	6 200 000.--	
Bezirk Höfe	1 450 000.--	
Einsiedeln / Ybrig	650 000.--	
<i>Total</i>	<i>8 300 000.--</i>	<i>9 335 000.--</i>

7. Erwägungen

Die Anpassungen der öV-Konzepte an die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich sind unumgänglich, um das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs in den Räumen March, Höfe und Einsiedeln / Ybrig zu erhalten. Nur mit den erwähnten Anpassungen können auch weiterhin die Anschlüsse gewährleistet und somit die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs gesichert werden.

Es handelt sich bei allen Anpassungen nicht um eigentliche Ausbauten sondern um Verdichtungen oder Takterweiterungen, die gewähren, dass die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs in den Regionen mit dem übergeordneten öV-System weiterhin funktioniert und somit die Qualität des öffentlichen Verkehrs in der March, den Höfen und dem Gebiet Einsiedeln / Ybrig erhalten bleibt.

Bei der Erarbeitung des Grundangebots im Jahre 2010 konnten bereits Kostenschätzungen in den Finanzrahmen eingebaut werden, die die Anpassungen an die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich sowie die Kostensteigerungen aufgrund von höheren Fahrzeugkosten berücksichtigten. Deshalb ergab sich in den Abgeltungswerten auch ein Sprung zwischen den Jahren 2013 und 2014. Wie sich nun herausstellt, treffen diese Berechnungen zu und der Finanzrahmen des Grundangebots muss nicht angepasst werden. Ausserdem fallen die höheren Kosten erst ab Mitte 2014 und nicht, wie bei der Erarbeitung des Grundangebotes angenommen, bereits anfangs 2014 an. Dies dürfte die Abgeltungsbelastung zumindest für das Jahr 2014 mildern. Es handelt sich bei der vorliegenden Ergänzung des Grundangebots also lediglich um eine Anpassung des Mengengerüsts und einzelner Linienführungen.

8. 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. Die Kompetenzzordnung schliesst Abänderungsanträge zu einzelnen Punkten des neuen Konzeptes „Anpassung des Regionalverkehrs an die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich“ aus. Dieses kann vom Kantonsrat genehmigt, nicht genehmigt oder zur Überarbeitung zurückgewiesen werden.

Beschluss des Regierungsrates

1. Das Grundangebot des öffentlichen Regionalverkehrs für den Zeitraum 2012 – 2015 wird gestützt auf Ziff. 4.2 Beschluss Nr. 954/2010 und § 11 Bst. a GöV unter einer regelmässigen Überprüfung auf die Nachfrage und der Eigenwirtschaftlichkeit und unter Durchführung des jährlichen Bestellverfahrens nach Art. 11 ff. der Verordnung über die Abgeltung des regionalen

Personenverkehrs vom 11. November 2012 (ARPV, SR 745.16) für die Regionen March, Höfe und Einsiedeln / Ybrig wie folgt ergänzt bzw. abgeändert:

Verkehrsregion Einsiedeln / Ybrig / Alpthal

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
672 (S13)	Wädenswil – Einsiedeln	Eisenbahn	Halbstundentakt	Bisheriges Mengengerüst
60.551	Einsiedeln – Bennau - Biberbrugg	Bus	Mo-Fr: 7-8 Kurspaare Sa: 6 Kurspaare So: Betrieb eingestellt	Sa: 2 zusätzliche Kurspaare zur Systematisierung und Anschlusssicherung
60.552	Einsiedeln – Egg – Willerzell – Einsiedeln	Bus	Mo-Fr: 8-10 Kurspaare Sa/So: 5-7 Kurspaare	Bisheriges Mengengerüst
60.553	Einsiedeln – Willerzell – Ochsenboden	Bus	Mo-Fr: 13 Kurspaare bis Studen und nachfrageorientierte Verlängerung bis Ochsenboden Sa/So: reduziertes Angebot	Mo-Fr: 3 zusätzliche Kurspaare zur Systematisierung und Erhalt der Anschlussqualität in Einsiedeln
60.554	Einsiedeln – Alpthal – Brunni Talstation	Bus	Mo-Fr: 13 Kurspaare Sa/So: 10-12 Kurspaare	Bisheriges Mengengerüst
60.555	Einsiedeln – Unteriberg - Lauchern / Weglosen	Bus	Stundentakt. Zu den Hauptverkehrszeiten Halbstundentakt an Werktagen	Bisheriges Mengengerüst; 3 zusätzliche Kurse notwendig zum Erhalt der Anschlussqualität in Einsiedeln

Verkehrsregion March / Höfe

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Angebot	Bemerkungen
720	Glarnersprinter	Eisenbahn	Stundentakt	Neu stündlich
720 (S2)	Zürich HB – Pfäffikon – Ziegelbrücke	Eisenbahn	Halbstundentakt	Neu ohne Halte in Schübelbach-Buttikon, Reichenburg und Biltten
720	Shuttlezüge Siebnen-Wangen – Ziegelbrücke	Eisenbahn	Halbstundentakt	Ersatz für wegfallende Halte der S2
800 (S5)	Zürich HB – Uster – Rapperswil – Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	Neu ohne Halt in Hurden
670 (S40)	Rapperswil – Pfäffikon - Einsiedeln	Eisenbahn	Halbstundentakt	Neu integral halbstündlich (bisher nur HVZ); ersetzt wegfallende Halte S5 Hurden und VAE Wollerau
720 (S8)	Zürich HB – Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Halbstundentakt	Bisheriges Mengengerüst
720	Pfäffikon – Ziegelbrücke	Eisenbahn	Zusatzzüge	Bisheriges Mengengerüst
60.661	Menzingen – Feusisberg - Schindellegi	Bus	Betrieb wird voraussichtlich ab 2014 zwischen Finstersee Bostadel und Schindellegi-F. eingestellt (Konzeptänderung ZH und ZG)	
70.176	Wollerau – Richterswil	Bus	Mo–Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	Neu auch an Samstagen halbstündlich
70.180/	Pfäffikon – Wollerau – Samstagern	Bus	Halbstundentakt Mo–Fr: Verdichtungen zum Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten	Neu Verdichtungen während den Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt zwischen Pfäffikon und Wollerau

70.188	Pfäffikon – Roggenacher – First – Chaltenboden	Bus	Mo–Fr: 6 Kurspaare Pfäffikon - Chaltenboden	Zusätzliche Kurse sowie Lokale Kurse Pfäffikon – Roggenacher: Finanzierung durch Gemeinden (Bisheriges Mengengerüst)
70.190	Pfäffikon – Schindellegi-Feusisberg	Bus	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten	Neu Verdichtungen zum Halbstundentakt
72.521	Uznach – Tuggen - Siebnen-Wangen	Bus	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in Hauptverkehrszeiten; reduziertes Angebot in Nebenverkehrszeiten	Andere Linienverknüpfungen und angepasstes Angebotskonzept zur Anschlusssicherung
72.521	Siebnen-Wangen – Buttikon - Reichenburg	Bus	Halbstundentakt; reduziertes Angebot in Nebenverkehrszeiten und Sa/So	Andere Linienverknüpfungen und angepasstes Angebotskonzept zur Anschlusssicherung
72.522	Pfäffikon – Galgenen – Siebnen-Wangen		Halbstundentakt; verkehrt nur in Hauptverkehrszeiten	Andere Linienverknüpfungen und angepasstes Angebotskonzept zur Anschlusssicherung. Ergänzt in Hauptverkehrszeiten Linie 72.524 zwischen Pfäffikon und Siebnen zum Viertelstundentakt
72.522	Siebnen-Wangen - Nuolen	Bus	Stundentakt; reduziertes Angebot in Nebenverkehrszeiten und Sa/So	Konzeptänderung; Einbezug Bedürfnisse KSA Nuolen
72.523	Siebnen – Innerthal	Bus	Stundentakt; reduziertes Angebot in Nebenverkehrszeiten und Sa/So	Angepasstes Angebotskonzept zur Anschlusssicherung
72.524	Pfäffikon – Lachen – Galgenen – Siebnen - Buttikon	Bus	Halbstundentakt; reduziertes Angebot in Randverkehrszeiten und Sa/So	Andere Linienverknüpfungen und angepasstes Angebotskonzept zur Anschlusssicherung
72.525	Siebnen – Wangen - Lachen	Bus	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in Hauptverkehrszeiten	Angepasstes Angebotskonzept; Kurse bisher in Linie 524 integriert

2. Dem Kantonsrat wird beantragt, die Ergänzung des Grundangebotes des regionalen öffentlichen Verkehrs zu genehmigen.

3. Zustellung: Mitglieder des Kantons- und Regierungsrates; Bezirk March; Gemeinden des Bezirks March; Bezirk Höfe; Gemeinden des Bezirks Höfe; Bezirk Einsiedeln; Gemeinde Alpthal; Gemeinde Unteriberg; Gemeinde Oberiberg; Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern; Baudepartement; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Walter Stählin, Landammann

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber