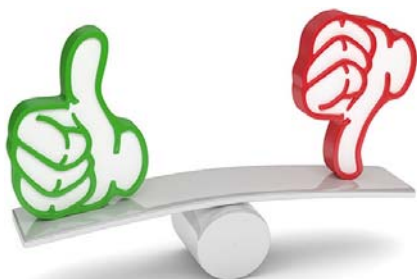


Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023

Ergebnisse aus der Vernehmlassung

1. September 2018



Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	3
2	Übersicht	4
3	Eingereichte Stellungnahmen	4
4	Zusammenfassung Anträge und Kommentare aus der Vernehmlassung	5
<u>4.1</u>	<u>Stossrichtungen</u>	<u>5</u>
<u>4.2</u>	<u>öV-Massnahmenkatalog</u>	<u>5</u>
<u>4.3</u>	<u>Finanzierung und Finanzrahmen</u>	<u>6</u>
<u>4.4</u>	<u>Entwicklungsfelder</u>	<u>7</u>
<u>4.5</u>	<u>Aufnahme zusätzlicher Linien</u>	<u>8</u>
<u>4.6</u>	<u>Allgemeine Themen</u>	<u>9</u>
<u>4.7</u>	<u>Bahn- und Businfrastrukturen</u>	<u>9</u>

1 Management Summary

Am 31. Juli 2018 ist die Frist der Vernehmlassung zum Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs 2020–2023 abgelaufen. 67 Stellungnahmen sind beim zuständigen Amt für öffentlichen Verkehr eingegangen. Die Rücklaufquote betrug 65%. Dieses Dokument fasst die wichtigsten Ergebnisse der Vernehmlassung zusammen.

**Fünf Stossrichtungen für ein erfolgreiches Grundangebot 2020–2023:
Bewährtes weiterführen, an geänderte Rahmenbedingungen anpassen, punktuell verbessern, Zuverlässigkeit steigern und bezahlbar bleiben.**

Das Grundangebot 2020–2023 baut auf fünf Stossrichtungen auf (siehe Kapitel 9. Vorlage an den Kantonsrat). Die aufgezeigten Stossrichtungen im Grundangebot 2020–2023 werden in den Rückmeldungen grundsätzlich befürwortet. Zum Angebot am Abend ab 20 Uhr und zum Ausschluss von Nachtangeboten sind verschiedene Reaktionen eingegangen. Der Regierungsrat hält daran fest, dass Nachtangebote vom Grundangebot 2020–2023 ausgeschlossen bleiben.

**Punktuelle Verbesserungen im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie:
Der Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020–2023 wird umgesetzt.**

Mit einem Massnahmenkatalog wurden die geplanten öV-Massnahmen und Entwicklungsfelder des Grundangebots 2020–2023 detailliert aufgezeigt. Aufbauend auf dem kantonalen Richtplan, der Gesamtverkehrsstrategie und der öV-Strategie schaffen gezielte öV-Massnahmen punktuelle Verbesserungen beim Angebot und der Qualität. Die aufgezeigten Planungen werden von den Bezirken und Gemeinden, den politischen Parteien sowie den Transportunternehmungen durchwegs begrüsst. Die Orientierung an der Gesamtverkehrsstrategie wird als richtig gewürdigt. Zu den einzelnen öV-Massnahmen sind Anregungen und Hinweise eingegangen. Diese werden aufgenommen und im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft.

**Ein stabiler Finanzrahmen:
Der Finanzrahmen wird gestrafft.**

Die Tatsache, dass der Finanzrahmen im Grundangebot in den letzten Jahren mehrfach nicht ausgeschöpft wurde und der mittlere Finanzaufwand im Grundangebot 2020–2023 rund 3 Mio. Franken tiefer veranschlagt wird als noch im Budget 2019 des laufenden Grundangebots, führte zu gegensätzlichen Rückmeldungen. SVP und FDP begrüssen die Kostenentwicklung. SP, GLP sowie die Interessenverbände des öffentlichen Verkehrs zeigen sich besorgt und fordern deutlich mehr Mittel für den öffentlichen Verkehr.

Der Regierungsrat hält an der vorgeschlagenen Finanzplanung im Grundangebot 2020–2023 fest. Erfolgreich realisierte Effizienzsteigerungen, eine vorsichtige Finanzplanung sowie nicht umsetzungsreife Entwicklungsfelder führten in Vergangenheit dazu, dass der vom Kantonsrat beschlossene Finanzrahmen im Grundangebot nicht ausgeschöpft wurde. Der Finanzplan des Grundangebots 2020–2023 basiert auf konkreteren Planungsgrundlagen als bisher. Entwicklungsfelder sind nur berücksichtigt, wenn diese eine bestimmte Umsetzungsreife erlangt haben.

**Keine zusätzlichen öV-Linien:
Die Mittel werden gezielt auf den Hauptlinien eingesetzt.**

In verschiedenen Rückmeldungen wird die Aufnahme zusätzlicher Linien ins öV-Grundangebot 2020–2023 gefordert. Insgesamt liegen Anträge für sieben zusätzliche Bahn- oder Buslinien vor.

Der Regierungsrat verzichtet auf die Aufnahme zusätzlicher öV-Linien ins Grundangebot 2020–2023. In den letzten zwei Grundangebotsperioden 2012–2015 und 2016–2019 wurde intensiv an der Verbesserung der Effizienz und der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots gearbeitet. Der Regierungsrat erachtet es als wichtig und richtig, dass das effiziente öV-Grundnetz auch im Grundangebot 2020–2023 erhalten bleibt. Die vorhandenen Mittel sollen fokussiert mit gezielten Massnahmen auf den Hauptlinien mit starker Nachfrage oder entsprechendem Potenzial eingesetzt werden.

Die Aufnahme zusätzlicher öV-Linien ins Grundangebot 2020–2023 würde weitere Begehrlichkeiten wecken und eine Spirale auslösen, welche die Effizienz des Grundangebots erheblich gefährden würde. Die Kostentragung des Grundangebots zwischen Kanton, Bezirken und Gemeinden ist ausgewogen aufgeteilt. Dies ermöglicht den Bezirken und Gemeinden, den lokalen öffentlichen Verkehr selbständig zu fördern.

2 Übersicht

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat am 17. April 2018 mit Beschluss Nr. 285 das Vernehmlassungsverfahren zum Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs für die Jahre 2020–2023 eröffnet. Die Bezirke, die Gemeinden, der Bund und die Nachbarkantone, die kantonalen Departemente, die politischen Parteien sowie die Transportunternehmungen und Interessenverbände des öffentlichen Verkehrs wurden zu einer Stellungnahme eingeladen. Sie hatten bis am 31. Juli 2018 die Gelegenheit, sich zum geplanten öV- Grundangebot 2020–2023 zu äussern.

Für das Grundangebot 2020–2023 wurde erstmals ein öV-Massnahmenkatalog erarbeitet. Dieser ermöglichte einen transparenten Einblick in die öV-Detailplanungen des Regierungsrates. Die Vernehmlassungsunterlagen umfassten insgesamt drei Dokumente:

- Entwurf Bericht und Vorlage an den Kantonsrat (Grundangebot);
- begleitender Bericht zum neuen Grundangebot 2020–2023;
- Massnahmenkatalog zum neuen Grundangebot 2020–2023.

Das Dokument „Ergebnisse aus der Vernehmlassung“ fasst die wichtigsten Rückmeldungen und Anträge der eingegangenen Stellungnahmen zusammen und enthält die Kommentare des Regierungsrates. Es dient als unterstützendes Dokument für die Beratung der Grundangebotsvorlage 2020–2023 im Kantonsrat.

Eine Detailübersicht (Synopsis) aller eingereichten Stellungnahmen findet sich im separaten Dokument „Synopsis zur Vernehmlassung“.

3 Eingereichte Stellungnahmen

80 Adressaten wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Davon haben 52 eine Stellungnahme eingereicht. Zusätzlich sind weitere 15 Rückmeldungen von Interessengemeinschaften sowie Gemeinden aus Nachbarkantonen eingegangen. Gesamthaft sind 67 Stellungnahmen beim zuständigen Amt für öffentlichen Verkehr eingetroffen. Im Vergleich zum Grundangebot 2016–2019 ist die Anzahl der Stellungnahmen um neun zurückgegangen.

4 Zusammenfassung Anträge und Kommentare aus der Vernehmlassung

4.1 Stossrichtungen

Die aufgezeigten Stossrichtungen im Grundangebot 2020–2023 werden grundsätzlich befürwortet. Es ist von den Bezirken und Gemeinden, den politischen Parteien aber auch von den verschiedenen Interessenverbänden unbestritten, dass die etablierten und bewährten öV-Angebote des laufenden Grundangebots 2016–2019 auch ins Grundangebot 2020–2023 übernommen werden sollen. Auch die Berücksichtigung sich verändernder Rahmenbedingungen und eine gute Vernetzung der Ortschaften mit zuverlässigen Reiseverbindungen wird befürwortet. Mit der Stossrichtung, das öV-Angebot gezielt mit punktuellen Massnahmen im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie dort zu verbessern, wo ein entsprechendes Nachfragepotenzial bereits vorhanden oder zu erwarten ist, ist ebenfalls wenig umstritten.

Die Stossrichtung, das öV-Angebot ab 20 Uhr weiterhin reduziert zu belassen und Nachtangebote im Grundangebot 2020–2023 nicht zu berücksichtigen, wird in mehreren Stellungnahmen von Gemeinden, politischen Parteien, Transportunternehmungen und Interessensverbänden als nicht zeitgemäss kritisiert. Der Regierungsrat missachte nicht nur die gesellschaftlichen Entwicklungen, sondern hebe sich hier auch negativ von allen umliegenden Kantonen ab. Es solle zumindest in einer Studie die möglichen Konsequenzen (Kosten-Nutzen etc.) eines Nachtangebots geprüft werden, damit für die Zukunft klare Entscheidungsgrundlagen vorlägen.

Kommentar des Regierungsrates:

Taktreduktionen beim öV-Angebot in nachfrageschwächeren Zeiten am Abend ab 20 Uhr leisten einen wichtigen Beitrag für einen effizienten und bezahlbaren öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz. Diese Stossrichtung wird im Grundangebot 2020–2023 weitergeführt.

Zum Thema Aufnahme von Nachtangeboten ins Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs hat sich der Regierungsrat in der Vergangenheit verschiedentlich ablehnend geäussert (siehe Beantwortung Postulat Nr. 124 vom 3. Februar 2015). Aus Sicht des Regierungsrates sind solche Angebote durch direktinteressierte Dritte zu finanzieren. Der Regierungsrat hält am Kriterium des Ausschlusses des Nachtangebots im Grundangebot 2020–2023 fest.

4.2 öV-Massnahmenkatalog

Der erstmals erstellte öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020–2023 wurde in den Rückmeldungen sehr begrüsst. Er ermögliche eine übersichtliche und fundierte Auseinandersetzung mit den geplanten punktuellen Anpassungen beim öV-Angebot. Inhaltlich werden die einzelnen öV-Massnahmen und Entwicklungsfelder im Allgemeinen sowohl von den Bezirken und Gemeinden, als auch von den politischen Parteien, den Interessenverbänden und Transportunternehmungen durchwegs positiv bewertet. Die Abstimmung der öV-Massnahmen auf die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Schwyz wird befürwortet. Zu den einzelnen öV-Massnahmen sind verschiedene Hinweise, Anregungen und Anträge eingegangen.

Kommentar des Regierungsrates:

Die öV-Massnahmen und Entwicklungsfelder aus dem Massnahmenkatalog werden definitiv ins Grundangebot 2020–2023 übernommen. Die Rückmeldungen und Hinweise zu den einzelnen Massnahmen werden vom Amt für öffentlichen Verkehr aufgenommen und im Rahmen der Umsetzung geprüft.

4.3 Finanzierung und Finanzrahmen

Die Nicht-Ausschöpfung der vom Kantonsrat im März 2015 genehmigten öV-Mittel im laufenden Grundangebot 2016–2019 führte zu unterschiedlichen Reaktionen. Die SVP und die FDP zeigen sich erfreut über die Senkung der öV-Kosten in den letzten Jahren. Die SP fordert mit Deutlichkeit, dass Gelder, die für den öffentlichen Verkehr budgetiert sind, auch für den öV eingesetzt werden sollen. Die GLP stellt mit Besorgnis fest, dass trotz steigendem Bevölkerungswachstum der Beitrag des Kantons an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs seit Jahren sinke.

Die Tatsache, dass der mittlere Abgeltungsaufwand im Grundangebot 2020–2023 rund 3 Mio Franken tiefer veranschlagt wird als im Budget 2019 des aktuellen Grundangebots, löste ebenfalls sehr unterschiedliche Rückmeldungen aus. Die SVP begrüsst die Entwicklung. Nach ihrer Meinung soll weiter an der Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit und am Verursacher-Prinzip gearbeitet werden. Die FDP sieht die Kosten-Entwicklung ebenfalls positiv. Sie soll auch in den nächsten Jahren beibehalten werden. Die CVP erachtet das Grundangebot 2020–2023 gesamtheitlich betrachtet als zielführend, wünscht sich in einzelnen Bereichen punktuell noch zusätzliche Investitionen. Die SP fordert deutlich mehr Investitionen in den öV. Ihr fehlen die mutigen zukunftsweisenden Entscheidungen und Investitionen. Die SP stellt zur Finanzierung vier Anträge. Auch aus Sicht der GLP müsste der Beitrag des Kantons an die Finanzierung des öV nach einer langen Phase der Stagnation wieder deutlich steigen. Nur kleine Anpassungen und Optimierungen seien nicht genug. Sie fordert eine Spezialfinanzierung für den öV.

Die CVP und die JCVP beantragen aufgrund des stabileren Kantonshaushalts, dass der Beitragssatz der Bezirke und Gemeinden ab 2020 wieder von 60% auf 50% gesenkt werden soll. Die SVP erachtet den Beitragssatz der Bezirke und Gemeinden von 60% als tragbaren Schlüssel für die nächsten Jahre.

Kommentar des Regierungsrates:

Der im Entwurf des Grundangebots 2020–2023 vorgeschlagene Finanzrahmen wird nicht geändert. Am Beitragssatz der Bezirke und Gemeinden von 60% wird festgehalten. Eine Spezialfinanzierung für das öV-Verkehrsangebot zieht der Regierungsrat nicht in Betracht.

Anmerkung zur Budget-Unterschreitung/Finanzrahmen 2020–2023:

Die Finanzplanung der öV-Leistungen mehrere Jahre im Voraus ist komplex. Ausschlaggebende Positionen wie beispielsweise die Beteiligungen des Bundes, der Nachbarkantone, Ticketeinnahmen etc. werden erst kurzfristig im Prozess des alle zwei Jahre stattfindenden Bestellverfahrens der öV-Angebote festgelegt. In Vergangenheit wurde der Finanzrahmen des Grundangebots vorsichtig, mit Worst-Case-Annahmen geplant. Unsicherheiten bei übergeordneten Rahmenbedingungen haben geplante öV-Weiterentwicklungen blockiert. Ausserdem haben Effizienzsteigerungen (Einsparungen) der Transportunternehmungen wesentlich zur erfreulichen Kostenentwicklung beigetragen. Als Folge daraus, wurden die im Grundangebot vom Kantonsrat bewilligten Mittel mehrfach nicht ausgeschöpft. Die vorsichtige Finanzplanung im Grundangebot wirkte sich negativ auf die Budget- und Finanzplanung der Bezirke und Gemeinden aus. Sie hatten in den letzten Jahren zu hohe Beiträge für den öV blockiert. Diese Mittel hätten sie beispielsweise für Buswartehäuschen oder öV-Förderungsmaßnahmen besser einsetzen können.

Der Finanzplan des Grundangebots 2020–2023 basiert auf konkreteren Planungsgrundlagen als bisher. Entwicklungsfelder sind nur berücksichtigt, wenn diese eine bestimmte Umsetzungsreife erlangt haben.

Anmerkungen zum Beitragssatz 60% der Bezirke und Gemeinden:

Volk und Stände haben am 9. Februar 2014 den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) angenommen. Bestandteil der Vorlage war die Neuregelung der Finanzierung für den Betrieb, den Substanzerhalt und den Ausbau des Schweizer Bahnnet-

zes. Dazu wurde der Bahninfrastrukturfonds (BIF) eingerichtet. Seit 2016 leisten die Kantone jährliche Beiträge in den BIF. Die Beitragshöhe des Kantons Schwyz beträgt im Jahr 2019 14.2 Mio. Franken. Durch die Neuregelung der Bahninfrastruktur-Finanzierung profitierten die Bezirke und Gemeinden von einer finanziellen Entlastung. Bis 2015 leisteten sie Beiträge an den Substanzerhalt des SOB-Schienennetzes. Dieser wird seit 2016 durch den BIF finanziert.

Für den Regierungsrat geniesst die Neutralität des Finanzhaushalts des Kantons oberste Priorität. Mit der Teilrevision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs wurde im Jahr 2016 der Beitragssatz der Bezirke und Gemeinden von 50% auf neu 60% festgesetzt. Zudem wurde im Steuergesetz der Pendlerabzug auf maximal Fr. 8000.-- festgelegt. Beide Massnahmen helfen mit, die zusätzliche Last des Kantons an den BIF zu kompensieren. Die Regierung erachtet den Beitragssatz der Bezirke und Gemeinden von 60% als fair und vertretbar. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Bezirks- und Gemeindebeiträge an das Verkehrsangebot.

Beiträge der Bezirke und Gemeinden an das Verkehrsangebot des Grundangebots:

2015: 16.7 Mio. Franken (vor BIF, Beitragssatz 50%)

2016: 13.5 Mio. Franken (mit BIF, Beitragssatz 50%)

2017: 16.0 Mio. Franken (mit BIF, Beitragssatz 60%)

Anmerkungen zur Spezialfinanzierung:

Der Regierungsrat erachtet das „Grundangebot“ als geeignetes Instrument zur Festlegung des Finanzrahmens der abgeltungsberechtigten Verkehrsangebote im Kanton Schwyz. Das Grundangebot bildet den Rahmen, innerhalb welchem der Regierungsrat agieren kann. Mit der Gültigkeit von vier Jahren fügt sich das Grundangebot optimal in die öV-Planungslandschaft ein. Es bietet den Transportunternehmungen zudem Budget- und Planungssicherheit.

Kurzfristhorizont 1-2 Jahre = Prozess Bestellverfahren

Mittelfristhorizont 3-5 Jahre = Grundangebot

Langfristhorizont > 5 Jahre = Strategie(n)

4.4 Entwicklungsfelder

In den Stellungnahmen zum Grundangebot 2020–2023 sind einzelne Anträge für zusätzliche Entwicklungsfelder eingegangen. Die SP beantragt, ein Entwicklungsfeld „Stadtbahn Obersee“ ins Grundangebot aufzunehmen, welche die laufende Stadtbahnplanung auf der St. Galler Seeseite auf die Schwyzer Seeseite verlängert. Die GLP fordert drei zusätzliche Entwicklungsfelder: Mit einem Entwicklungsfeld „Umweltfreundliche Busse“ soll mittelfristig der Anteil ökologischer Busse erhöht werden. Mit einem Entwicklungsfeld „autonomes Fahren“ soll sich der Kanton frühzeitig Erfahrungen und Kompetenzen im Bereich der Digitalisierung aneignen. Zudem sei mit einem Entwicklungsfeld „Regionalbahn Ausserschwyz“ der Regionalverkehr in Ausserschwyz zu stärken. Das Hinterfragen einer einseitigen Ausrichtung des Bahnangebots auf Zürich dürfe kein Tabu sein und der HUB Pfäffikon SZ sei auszubauen.

Kommentar des Regierungsrates:

Es werden keine zusätzlichen Entwicklungsfelder ins Grundangebot 2020–2023 aufgenommen.

Als Entwicklungsfelder werden Handlungsfelder beim Bahn- und Busangebot bezeichnet, welche zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Grundangebots noch nicht planungsreif ausgearbeitet werden können. Damit der Regierungsrat in der Umsetzung des Grundangebots trotzdem flexibel und zeitgerecht agieren kann, sind diese Handlungsfelder mit Mengengerüst und Finanzrahmen im Grundangebot berücksichtigt.

Angebots-Verbesserungen im Sinne der Stadtbahn Obersee lassen sich ohne zusätzliche Bahninfrastrukturen zwischen Pfäffikon SZ und Lachen (drittes Gleis) nicht realisieren. Die nötigen Infrastruk-

turen sind vom Bund nicht bewilligt. Aus diesem Grund kann kein Entwicklungsfeld Stadtbahn Obersee für die Grundangebotsperiode 2020–2023 aufgenommen werden.

Der Antrag der GLP für ein Entwicklungsfeld „Regionalbahn Ausserschwyz“ wurde bereits im Jahr 2017 durch den Regierungsrat behandelt. Mit RRB-Beschluss Nr. 909 vom 28. November 2017 zum Postulat P6/17 hat der Regierungsrat das Thema „Bahnzukunft Ausserschwyz – Regionalbahn Ausserschwyz und Aufwertung Bahnknoten Pfäffikon“ geprüft und als nicht zielführend und nicht finanzierbar beurteilt. Das Postulat wurde am 14. März 2018 vom Kantonsrat nicht erheblich erklärt und abgeschrieben. Auf ein Entwicklungsfeld im Grundangebot 2020–2023 wird verzichtet.

Abklärungen zum autonomen Fahren, Elektromobilität sind nicht als Entwicklungsfelder im Grundangebot zu deklarieren. Es steht dem Regierungsrat frei, diesbezügliche Abklärungen im Rahmen eines Projekts anzugehen.

4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien

Es sind verschiedene Anträge für die Aufnahme zusätzlicher öV-Linien ins Grundangebot 2020–2023 eingegangen. Insgesamt werden sieben zusätzliche öV-Linien beantragt. Bei drei beantragten Linien handelt es sich um Angebote, welche mit Kantonsratsbeschluss vom 25. März 2015 aus dem Grundangebot entlassen wurden.

- Schwyz – Ibergereggen – Oberiberg;
- Muotathal – Bisisthal – Sahli;
- Pfäffikon SZ – First – Schindellegi-Feusisberg – Chaltenboden – Biberbrugg;
- Sattel – Mostelberg (Gondelbahn);
- Schnellbus March – Schwyz;
- Arth-Goldau – Arth – Immensee – Küssnacht;
- Verlängerung S26 Aarau – Lenzburg – Rotkreuz bis nach Arth-Goldau.

Kommentar des Regierungsrates:

Der Regierungsrat verzichtet auf die Aufnahme zusätzlicher öV-Linien ins Grundangebot 2020–2023.

Anmerkung zum öV-Liniennetz des Grundangebots 2020–2023:

In den letzten zwei Grundangebotsperioden 2012–2015 und 2016–2019 wurde intensiv an der Verbesserung der Effizienz und der Wirtschaftlichkeit des öV-Grundangebots gearbeitet. Auf Ausbauten wurde konsequent verzichtet. Mit dem Grundangebot 2016–2019 wurde das „Sparszenario Moderat“ beschlossen. Fünf öV-Linien/Angebote wurden im Grundangebot nicht mehr berücksichtigt. Der öffentliche Verkehr konnte mit diesen Massnahmen einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der angespannten Kantonsfinanzen leisten.

Der Regierungsrat erachtet es als wichtig und richtig, dass das effiziente öV-Grundnetz auch im Grundangebot 2020–2023 erhalten bleibt. Die vorhandenen Mittel sollen fokussiert mit gezielten Massnahmen auf den Hauptlinien mit starker Nachfrage oder entsprechendem Potenzial eingesetzt werden. Der finanzielle Aufwand für die neu beantragten öV-Linien mag einzeln betrachtet moderat erscheinen. In der Summe aller Anträge würden jedoch beträchtliche jährlich wiederkehrende Aufwände zusätzlich anfallen.

Die Aufnahme zusätzlicher öV-Linien ins Grundangebot 2020–2023 würde weitere Begehrlichkeiten wecken und eine Spirale auslösen, welche die Effizienz des Grundangebots erheblich gefährden würde.

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs sieht vor, dass jede Gemeinde und ihre

Schwerpunkte erfasst werden. Das Grundangebot 2020–2023 kann nicht so ausgedehnt werden, dass jede Gemeindefraktion und jeder Weiler mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient wird.

Bei Einführung des Grundangebots im Jahr 1987 wurde die Kostentragung bewusst ausgewogen zwischen Kanton, Bezirken und Gemeinden aufgeteilt. Auch die Bezirke wurden in die Mitfinanzierung des Grundangebots einbezogen. Dies mit der Absicht, dass die Gemeinden finanziell entlastet werden und bei Bedarf den lokalen öffentlichen Verkehr selbständig fördern können.

Anmerkung zur Ausgrenzung des touristischen Verkehrs:

Der Tourismus kann von einem gut ausgebauten und effizienten Grundnetz des öffentlichen Verkehrs profitieren. Auf den öV-Hauptlinien bestehen dichte Fahrpläne und gute Anschlüsse. Die touristischen Bedürfnisse sind jedoch nicht massgebend für die Ausgestaltung des Grundangebots und seinen öV-Linien. Im Grundangebot 2020–2023 werden punktuelle Fahrplan-Verdichtungen umgesetzt, welche auch dem Ausflugsverkehr zugute kommen. Diese gezielten Verbesserungen erfolgen jedoch auf den öV-Hauptlinien des Grundangebots. Mit einer punktuellen Optimierung bei einzelnen Linien wird der öV im Sinne der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie einen Beitrag zur Verkehrsbewältigung leisten.

4.6 Allgemeine Themen

Es sind verschiedene Anmerkungen, Fragen oder Hinweise zu allgemeinen Themen wie Tarife, Digitalisierung etc. eingegangen. Die Anträge sind in der Detailübersicht (Synopsis, S. 56 ff.) der eingereichten Stellungnahmen aufgeführt und kommentiert.

4.7 Bahn- und Businfrastrukturen

Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs regelt das abgeltungsberechtigte Verkehrsangebot im Kanton Schwyz für vier Jahre. Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des Grundangebots und dessen Beschlussfassung. Trotzdem sind verschiedene Rückmeldungen zu Bahn- und Businfrastrukturen eingegangen. Die Anträge sind in der Detailübersicht (Synopsis, S. 65 ff.) der eingereichten Stellungnahmen aufgeführt und kommentiert.