

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023

Synopse zur Vernehmlassung

Detailübersicht der eingereichten Stellungnahmen

1. September 2018



Inhaltsverzeichnis

1	Übersicht	3
2	Detail-Übersicht (Synopsis) der eingereichten Stellungnahmen	4
<u>2.1</u>	<u>Anträge und Kommentare der politischen Parteien zu den Stossrichtungen</u>	<u>4</u>
<u>2.2</u>	<u>Anträge und Kommentare zum Budget/Finanzrahmen</u>	<u>7</u>
<u>2.3</u>	<u>Anträge und Kommentare zum öV-Massnahmenkatalog</u>	<u>13</u>
<u>2.4</u>	<u>Linienspezifische Anträge und Kommentare zum Verkehrsangebot</u>	<u>34</u>
<u>2.4.1</u>	<u>Verkehrsregion March</u>	<u>34</u>
<u>2.4.2</u>	<u>Verkehrsregion Höfe</u>	<u>36</u>
<u>2.4.3</u>	<u>Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal</u>	<u>37</u>
<u>2.4.4</u>	<u>Ausserschwyz – Innerschwyz</u>	<u>37</u>
<u>2.4.5</u>	<u>Verkehrsregion Innerschwyz</u>	<u>37</u>
<u>2.4.6</u>	<u>Verkehrsregion Küssnacht</u>	<u>41</u>
<u>2.5</u>	<u>Anträge und Kommentare zur Aufnahme zusätzlicher Linien</u>	<u>46</u>
<u>2.6</u>	<u>Anträge und Kommentare zu zusätzlichen Entwicklungsfeldern</u>	<u>52</u>
<u>2.7</u>	<u>Anträge und Kommentare zu allgemeinen Themen</u>	<u>56</u>
<u>2.8</u>	<u>Anträge und Kommentare zu Bahn- und Bus Infrastrukturen</u>	<u>65</u>

1 Übersicht

Die „Synopsis zur Vernehmlassung“ enthält eine Detailübersicht der eingereichten Stellungnahmen aus der Vernehmlassung. Die Rückmeldungen sind nach Themen-Schwerpunkten geordnet. Die Synopsis bildet die Grundlage für das zusammenfassende Dokument „Ergebnisse aus der Vernehmlassung“, welches als unterstützendes Dokument zur Beratung der Grundangebotsvorlage im Kantonsrat dient.

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 und Gemeinden, 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.

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.

2 Detail-Übersicht (Synopsis) der eingereichten Stellungnahmen

2.1 Anträge und Kommentare der politischen Parteien zu den Stossrichtungen

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Stossrichtung im Grundangebot 2020-2023	<p><i>Entwurf Vorlage an den Kantonsrat, Kapitel 9. Stossrichtungen im Grundangebot 2020-2023, Seite 10/11</i></p> <p>Die etablierten und bewährten öV-Angebote des laufenden Grundangebots 2016–2019 werden übernommen.</p> <p>Der öV berücksichtigt die grosse Dynamik im Umfeld der Mobilität und passt sich veränderten Rahmenbedingungen auf der Schiene und der Strasse an.</p> <p>Der öV leistet einen Beitrag zur Bewältigung des Gesamtverkehrs. Mit gezielten Massnahmen wird das Angebot dort verbessert, wo ein entsprechendes Nachfragepotenzial bereits vorhanden oder zu erwarten ist. Die Anpassungen stützen sich auf die Erkenntnisse der neuen Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Schwyz.</p>	SVP	Die SVP attestiert der Regierung und in der praktischen Umsetzung dem Amt für öffentlichen Verkehr, im Rahmen der Möglichkeiten das Optimum aus den sehr heterogenen Wünschen der Schwyzer Bevölkerung, den Gemeinden und den verschiedenen weiteren Interessengruppen herauskristallisiert zu haben. Ebenso freut es die SVP, dass die Kosten im öV-Bereich in den letzten Jahren gesenkt werden konnten.	Kenntnisnahme
		FDP	Generell begrüsst die FDP die Stossrichtungen im Grundangebot 2020-2023 und die damit vorgesehenen Anpassungen der Streckenabschnitte und Takt-dichten. Ebenfalls unterstützt die FDP die Haltung der Regierung, nur noch Linien zu finanzieren, welche die vorgeschriebenen Frequenzen ausweisen können. Linien oder Abschnitte mit tieferer Frequentierung können auf Wunsch der Gemeinden und Bezirke betrieben und finanziert werden.	Kenntnisnahme

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>Der öV garantiert zuverlässige regionale, überregionale und nationale Reiseverbindungen mit angemessenen Reisezeiten. Eine gute Vernetzung mit attraktiven Umsteigeknoten schafft Anreize, den öffentlichen Verkehr zu benützen. Die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus funktionieren stabil.</p> <p>Das öV-Angebot bleibt wirtschaftlich tragbar. Es ist auf die vorhandene Siedlungsstruktur und das damit verbundene Nachfragepotenzial abgestimmt. Im ländlichen Raum bleibt eine bedarfsgerechte Grunderschliessung sichergestellt. Das Angebot ab 20 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht bestellt. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten ist das Angebot der Nachfrage angepasst.</p>	CVP	<p>Gesamtheitlich betrachtet, erachtet die CVP das Grundangebot 2020–2023 als betrieblich effizient, zweckmässig, kundenorientiert und entsprechend zielführend. Insbesondere dem Zusammenspiel von motorisiertem Verkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr wird Rechnung getragen und entsprechend einen Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilitätsnachfrage geleistet. Die CVP wünscht sich punktuell zusätzliche Verbesserungen.</p>	Kenntnisnahme
		SP	<p>Die SP stellt mit Ernüchterung fest, dass auch mit dem vorliegenden Grundangebot kein Sinneswandel stattfindet. Es seien zwar verschiedentlich Verdichtungen und Verbesserungen geplant, aber unter dem Strich zu gleichbleibenden, resp. sogar zu tieferen Kosten. Selbstverständlich sollen die Mittel gemäss SP effizient eingesetzt werden, doch anstelle lediglich einer Fortschreibung des Bestehenden, sei unbedingt die Gelegenheit zu nützen, innovative neue Ideen zu entwickeln, die zusätzliches Nachfragepotenzial generieren. Es fehlen laut SP die mutigen, zu-</p>	Kenntnisnahme

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>kunftsweisenden Entscheidungen und Investitionen, welche die fortschreitende Mobilität verlangt. Der Regierungsrat wird aufgefordert, sich für eine proaktive Weiterentwicklung des ÖV-Angebots einzusetzen, damit die festgelegten Leitziele für den öffentlichen Verkehr auch tatsächlich erreicht werden können.</p>	
		GLP	<p>Die Grünliberale Partei erwartet, dass das Grundangebot öffentlicher Verkehr zukunftsfähig gemacht wird und verlangt, dass weitere Entwicklungsfelder (Regionalbahnen, autonomes Fahren, umweltfreundliche Busse) ins Grundangebot 2020-2023 aufgenommen werden. Damit die sich abzeichnenden Verkehrsprobleme im Kanton Schwyz zumindest entschärft werden können, müsse aus Sicht der GLP der Beitrag des Kantons an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nach einer langen Phase der Stagnation wieder deutlich steigen. Das bestehende Grundangebot nur durch kleinere Anpassungen und Optimierungen weiterzuentwickeln, sei nicht genug. Zudem erwarten die Grünlibera-</p>	Kenntnisnahme

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			len, dass zeitnah geprüft wird, ob die notwendigen Mittel für den öV mittels einer Spezialfinanzierung sichergestellt werden können und dass Nachtangebote zumindest geprüft würde.	

2.2 Anträge und Kommentare zum Budget/Finanzrahmen

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Das Budget im Grundangebot 2016–2019 wird nicht voll ausgeschöpft	<p><i>Entwurf Vorlage an den Kantonsrat, Kapitel 6. Abgeltungsentwicklung 2013-2019 Seite 7</i></p> <p>Die vom Kantonsrat im März 2015 genehmigten Mittel für das laufende Grundangebot 2016–2019 werden nicht ausgeschöpft. Die Abweichung der effektiv benötigten Mittel zu den Budgetwerten ist relativ gross. Der finanzielle Erfolg im laufenden Grundangebot hat mehrere Gründe.</p> <p>Vorlage an den Kantonsrat Kapitel 6. Seite 7; Abgeltungsentwicklung 2013-2019</p>	SVP	Es freut die SVP, dass die Kosten im öV-Bereich in den letzten Jahren gesenkt werden konnten.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.3 Finanzierung und Finanzrahmen.
		FDP	Die FDP nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass der Kostendeckungsgrad aller öV-Linien im Zeitraum 2013-2016 um 2.6% gestiegen ist. Aus Sicht der FDP ist dieses Resultat als Folge der Sparmassnahmen des Kantons und dessen Angebotsreduktionen mit dem Sparszenario Moderat entstanden.	
		SP	Die SP fordert mit Deutlichkeit, dass Gelder, die für den öffentlichen Verkehr budgetiert sind, auch für diesen eingesetzt werden.	
		GLP	Die Grünliberalen stellen mit Besorgnis fest, dass trotz stetigem Bevölkerungswachstum der Beitrag des Kantons an die Finan-	

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			zierung des öffentlichen Verkehrs seit Jahren sinkt.	
		Pro Bahn Zentralschweiz, Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Zentralschweiz (IGöV)	Die Interessenverbände äussern in ihren Stellungnahmen es sei höchst unbefriedigend, dass der Kanton Schwyz die zur Verfügung stehenden finanziellen öV-Mittel nicht ausschöpfe, trotz zahlreicher Engpässe.	
Finanzrahmen Grundangebot 2020-2023	<p><i>Entwurf Vorlage an den Kantonsrat, Kapitel 16.1, Finanzrahmen 2020-2023, Seite 16</i></p> <p>Mit 32.6 Mio. Franken liegt der mittlere Abgeltungsaufwand im neuen Grundangebot 2020–2023 rund 3 Mio. Franken tiefer als der budgetierte Betrag 2019 des auslaufenden Grundangebots 2016–2019 (35.5 Mio. Franken).</p>	SVP	Nach Meinung der SVP muss weiter an der Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit und am Verursacher Prinzip im ÖV-Bereich gearbeitet werden.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.3 Finanzierung und Finanzrahmen.
		FDP	Die FDP begrüsst, dass die Aufwandsteigerungen in den letzten Jahren reduziert werden konnten und im Vergleichszeitraum 2013-2016 nur eine geringe Kostensteigerung ausgewiesen wird. Diese Entwicklung soll in den nächsten Jahren beibehalten werden.	
		SP	Die SP fordert deutlich mehr Investitionen in den öV. Gemäss SP fehlen die mutigen zukunftsweisenden Entscheidungen und Investitionen. Die Nichtfinanzierung von Nachtangeboten wird als unhaltbar bewertet. Die im Jahr 2015 aus dem Grundangebot gestrichenen Buserschlies-	

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>sungen sollen wieder ins Grundangebot aufgenommen werden. Die SP fordert einen weitergehenden Ausbau des öV mit neuen öV-Angeboten bzw. Entwicklungsfelder.</p>	
		GLP	<p>Aus Sicht der GLP müsse der Beitrag des Kantons an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nach einer langen Phase der Stagnation wieder deutlich steigen. Das bestehende Grundangebot nur durch kleinere Anpassungen und Optimierungen weiterzuentwickeln, sei nicht genug. Zudem erwarten die Grünliberalen, dass zeitnah geprüft werde, ob die notwendigen Mittel für den öV mittels einer Spezialfinanzierung sichergestellt werden könne und dass Nachtangebote zumindest geprüft werden.</p>	
		Finanzdepartement des Kantons Schwyz	<p>Der Finanzrahmen des Grundgebots 2020-2023 wurde dem Finanzdepartement erläutert. Die Abweichungen zum bestehenden Aufgaben- und Finanzplan 2018–2021 in den Jahren 2018 und 2019 sind für das Finanzdepartement nachvollziehbar und verschieben sich in die Jahre 2020-2021. Das Finanzdepartement begrüsst die Stabilisierung der kantonalen Bruttoabgel-</p>	

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			tungen auf einem Niveau von rund 33 Mio. Franken bzw. rund 13 Mio. Franken für den Kanton. Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020-2023 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	
		Pro Bahn Zentralschweiz VCS Sektion Schwyz IGöV Zentralschweiz	Die Interessenverbände des öffentlichen Verkehrs kritisieren die zu starke Fokussierung auf die Finanzen scharf. Dringende benötigte Investitionen zur Beseitigung von Engpässen würden nicht gemacht. Der Kanton Schwyz drohe im Vergleich mit den Nachbarkantonen ins Abseits zu geraten. Man wünscht sich einen Paradigmenwechsel in Richtung mehr Voraussicht und weniger Nachbesserung.	
Beteiligungen der Bezirke und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs	<i>Entwurf Vorlage an den Kantonsrat, Kapitel 16. Finanzierung öffentlicher Verkehr, Seite 16</i> Mittels Gemeindeabrechnung werden 60% des gesamten Abgeltungsaufwands im Kanton Schwyz jährlich den Bezirken und Gemeinden verrechnet.	CVP JCVP	Der Beitragssatz der Bezirke und Gemeinden soll ab 2020 wieder von 60% auf 50% reduziert werden. Mit den neu geschaffenen Durchmesserlinien, aber auch durch die Verbesserungen im Freizeit- und Tourismusverkehr werde die Finanzierung des öV vermehrt zur Verbundaufgabe seitens des Kantons. Inzwischen seien die Kantonsfinanzen wieder im Lot.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.3 Finanzierung und Finanzrahmen.

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
		SVP	Die 60% Weiterverrechnung an Gemeinden und Bezirke wird als tragbares Finanzierungsgerüst für die nächsten Jahre angesehen. Es ist nach Meinung der SVP wichtig, dass alle Nachfrager/Besteller von ÖV-Leistungen angemessen an der Finanzierung beteiligt sind.	
Transparente ÖV-Rechnungslegung		SVP	Die SVP wünscht sich in Zukunft im Bereich der ÖV-Rechnungslegung mehr Transparenz – Im Sinne einer für alle nachvollziehbare Rechnung, in der auch die jährlichen Abgeltungen an die Infrastruktur aufgeführt werden. Das heisst, die Finanzflüsse zwischen Kanton und Bund in den Bereich Infrastruktur müssten in einer geeigneten Art und Weise aufgezeigt werden. Ebenso wäre es zeitgemäss, wenn die durch den Bus-Betrieb verursachten Mehrkosten in der Strassenrechnung (verbesserter Winterdienst für Bus-Fahrplanverkehr, Unterhalt, Strassenanpassungen) entsprechend angemessen erwähnt würden.	Kenntnisnahme

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Finanzierung öffentlicher Verkehr 2020.	<i>Entwurf Vorlage an den Kantonsrat, Kapitel 16. Finanzrahmen Grundangebot 2020-2023, Seite 16</i>	SP	Gemäss SP soll im RRB zum Grundangebot aufgezeigt werden, mit welchen zusätzlichen Mitteln das Amt für öV ausgestattet werden muss, damit die Interessen des Kantons Schwyz proaktiv vertreten werden können und die prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens verstärkt mittels öV bewältigt werden können. Sollten die finanziellen Mittel für die von der SP in der Stellungnahme genannten kurz-, mittel- und langfristig nötigen Investitionen nicht ausreichen, seien dafür zusätzliche Mittel aus dem Staatshaushalt zur Verfügung zu stellen.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.3 Finanzierung und Finanzrahmen.
öV-Einsparungen sollen in öV-Massnahmen reinvestiert werden	<i>Entwurf Vorlage an den Kantonsrat, Kapitel 16. Finanzrahmen Grundangebot 2020-2023, Seite 16</i>	SP	Damit die vom Bund prognostizierte Steigerung des Verkehrs um 25% bis ins Jahr 2030 bewältigt werden kann, sollen öV-Einsparungen für andere öV Projekte eingesetzt werden.	Im Grundangebot werden die öV-Linien, die Angebotsdichte, die Entwicklungsfelder und der Finanzrahmen vom Kantonsrat beschlossen. Der Regierungsrat hat sich bei der Umsetzung des öV-Angebots am Grundangebot zu orientieren. Im Prozess des Bestellverfahrens setzt er sich dafür ein, dass die öV-Leistungen möglichst wirtschaftlich erbracht werden. Es ist im Grundangebot nicht vorgesehen, dass erfolgreiche Effizienzsteigerungen (Einsparungen) für zusätzliche, nicht im Grundangebot beschlossene öV-Angebote reinvestiert werden.

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Spezialfinanzierung für den ÖV	<i>Thema im Grundangebot 2020-2023 nicht behandelt. Antragsteller bezieht sich auf das Dokument der Strategie öffentlicher Verkehr 2030 vom 01. April 2014, Kapitel 4.7 Finanzen, Seite 15</i>	GLP	Die Finanzierung des öffentlichen regionalen Verkehrs muss auf ein langfristig solides Fundament gestellt werden. Gemäss der gültigen Strategie öffentlicher Verkehr 2030 vom 1. April 2014 prüft der Kanton Schwyz, «ob die Mittel für den ÖV mittels einer Spezialfinanzierung sichergestellt werden können». Die Grünliberalen erwarten, dass diese Prüfung zeitnah erfolgt und über deren Ergebnisse orientiert wird.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.3 Finanzierung und Finanzrahmen.

2.3 Anträge und Kommentare zum öV-Massnahmenkatalog

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 5</i></p> <p>Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel werden an das gute Verkehrsangebot des NEAT-Bahnhofs Arth-Goldau angebunden.</p> <p>Die Buslinie 1 (60.501) Muotathal – Schwyz – Seewen – Lauerz – Arth-Goldau wird im Abschnitt Lauerz – Arth-Goldau zum Stundentakt</p>	FDP, CVP, GLP, Bezirk Schwyz, Gemeinde Schwyz, Steinen, Illgau, Muotathal, VCS, IGÖV,	<p>Die Massnahme 1.1 des neuen Talkesselkonzepts zur Sicherstellung des regionalen NEAT Anschlusses wird von den politischen Parteien, den Bezirken und Gemeinden sowie den Interessenverbänden des öffentlichen Verkehrs durchwegs begrüsst.</p> <p>Hinweise bzw. Anregungen sind eingegangen zum Thema Linienlänge/ Fahrplanstabilität. Ausserdem sei das Bahnangebot nicht aus den Augen zu verlieren. Der Kanton solle den Druck auf den Schnellzugshalt Schwyz und attraktive Regionalverkehrsverbindungen aufrecht-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Schnellzugshalt in Schwyz (Interregio) ist in den langfristigen Bahn-Planungen gesichert.</p> <p>Der Kanton setzt sich im FABI-Prozess der Bahn-Ausbauschritte beim Bund für den Erhalt der Zug-</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>verdichtet und bis nach Arth geführt.</p> <p>Die Buslinie 20 (60.520) Schwyz – Steinen wird stündlich bis nach Arth-Goldau verlängert und nach Arth durchgebunden. Das neue Angebot Schwyz – Steinen – Arth-Goldau – Arth wird in die Buslinie 2 (60.502) Küssnacht – Gersau – Brunnen – Schwyz integriert</p>		erhalten.	trassen des Regionalverkehrs im Kanton Schwyz ein.
1.2 Arth – Schwyz direkt	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 9</i></p> <p>Mit dem neuen Talkesselkonzept wird Arth, Oberarth und Goldau an der öV-Drehscheibe Arth-Goldau angeschlossen. Die Buslinie ab Arth wird neu als Durchmesserlinie in den Talkessel Schwyz geführt.</p> <p>Durchmesserlinie 1 Arth - Goldau – Lauerz - Seewen – Schwyz – Muotathal</p> <p>Durchmesserlinie 2 Arth – Goldau – Steinen – Schwyz – Ibach – Brunnen – Gersau (-Küssnacht)</p>	SP, Gemeinde Schwyz, IGöV Zentralschweiz, Oberallmeindkooperation Schwyz, Kanton Zug, Zugerland Verkehrsbetriebe	<p>Das geänderte Buskonzept in der Gemeinde Arth mit direkten Busverbindungen nach Schwyz (und weiter) sowie einer attraktiven Einbindung in den NEAT Knoten Arth-Goldau wird grundsätzlich begrüsst.</p> <p>Eingegangene Hinweise und Anregungen:</p> <p>Die SP beantragt, dass das Teilstück Arth - Walchwil weiterhin mit dem Bus erschlossen bleiben soll.</p> <p>Die IGöV Zentralschweiz wünscht sich, dass die Buslinie in Arth sowohl die Ge-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die öV-Erschliessung von Arth wird mit dem Talkesselkonzept neu ausgerichtet und priorisiert. Halbstündliche Verbindungen in den NEAT-Knoten Arth-Goldau und halbstündliche Direktverbindungen nach Schwyz schaffen einen Mehrwert für die Gemeinde Arth. Die Verbindung von Arth nach Walchwil wird neu via NEAT-Drehscheibe Arth-Goldau sichergestellt.</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>biete Richtung Rufibergstrasse als auch neu die Gebiete Richtung Luzernerstrasse erschliessen soll.</p> <p>Der Kanton Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe wünschen frühzeitig in die Umsetzung einbezogen zu werden, damit die nötigen Massnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können.</p>	<p>Eine zusätzliche öV-Erschliessung in Arth für die Gebiete in Richtung Luzernerstrasse ist sowohl konzeptionell als auch technisch nicht umsetzbar. Das Siedlungsgebiet „Brüöl“ an der Luzernerstrasse ist durch einen Fussweg zur Bushaltestell Arth-Dorf in das öV-Konzept von Arth eingebunden.</p> <p>Das Amt für öffentlichen Verkehr steht mit den Zugerland Verkehrsbetrieben und dem Kanton Zug in Kontakt, damit die Umsetzungsplanung abgestimmt erfolgen kann.</p>
1.3 Talkessel Schwyz – umsteigefrei Reisen	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 12</i></p> <p>Die kantonalen Buslinien werden als Durchmesserlinien geführt. Die Reiseverbindungen werden mit Direktverbindungen gestärkt. Die Umsteigeknoten (Bushöfe) entlastet.</p>	FDP, CVP, GLP Bezirk Schwyz Gemeinde Schwyz, Steinen SOB	<p>Die Massnahme 1.3, das umsteigefreie Reisen im Schwyzer Talkessel wird durchwegs sehr begrüsst.</p> <p>Hinweise, Fragen und Anregungen sind zu folgenden Punkten eingegangen.</p> <p>Wird bei Kapazitätsengpässen in den Stosszeiten der Takt erhöht?</p> <p>Die Gemeinde Schwyz sieht die Durchmesserlinien als Chance, den Bushof Schwyz Post auf dem bestehenden Areal behindertengerecht umzubauen.</p> <p>Wie sieht die zukünftige Entwicklung des Bushof Schwyz SBB aus?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zur Hauptverkehrszeit (Pendlerzeiten) besteht ein dichteres Angebot als zur Nebenverkehrszeit.</p> <p>Das Busangebot im Umsteigeknoten Schwyz Post ist bewusst so konzipiert, dass eine räumliche Entlastung des Areals geschaffen wird.</p> <p>Im Bereich Schwyz SBB bestehen verschiedene Teilprojekte, welche</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
				sich gegenseitig beeinflussen. Der Bushof Schwyz SBB ist eine dieser Teilprojekte. Der Kanton, vertreten durch das Baudepartement, hat mit der Gemeinde Schwyz die Abklärungsarbeiten gestartet. Die Vorgehensweise und Ziele sind gegenseitig abgestimmt.
1.4 Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8	<i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 15</i>		Zur Massnahme 1.4 sind keine Rückmeldungen eingegangen	
1.5 Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungsachse (ESP)	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 18</i></p> <p>Ab 2023 soll die Buslinie 7 (60.507) ab Schwyz Post via Ibach – neue Muotabrücke – Wintersried – Zeughausareal – zum Bahnhof Schwyz SBB verlängert werden, damit die Arbeitsplatzgebiete der Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen SZ mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden können.</p>	Bezirk Schwyz, Gemeinde Schwyz, Gemeinde Ingenbohl	<p>Die Massnahme 1.5 wird grundsätzlich begrüsst, weil sie einen wertvollen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im geplanten Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung leisten kann.</p> <p>Folgende Fragen, Anregungen und Hinweise sind zur Massnahme 1.5 eingegangen:</p> <p>Wie oft verkehrt der Bus am Wochenende (Sportanlage Wintersried)?</p> <p>Die Gemeinde Ingenbohl beantragt, das im Grundangebot 2020-2023 auch eine umsteigefreie Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Brunnen Nord aufzunehmen sei.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im aktuellen Planungsstand des Grundangebots verkehrt der Bus von Montag bis Freitag, jedoch nicht am Wochenende.</p> <p>Das Grundangebot orientiert sich bei der öV-Erschliessung von Arbeitsplätzen am Richtplan. ESP-A (Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung) sollen mit dem öV-Grundangebot erschlossen sein, so-</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
				<p>fern dies zweckmässig und wirtschaftlich umsetzbar ist.</p> <p>Die (Fein-) Erschliessung von ESP B (Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofgebiete) mit dem öV bleibt Aufgabe der lokalen Gemeinden.</p> <p>Der Kanton kann prüfen, ob für die Gemeinden Synergien im Grundnetz für eine öV-Erschliessung von ESP B bestehen oder ob mit geänderter Linienführung/Umgestaltung des öV-Grundnetzes eine Erschliessung erzielt werden kann. Es besteht jedoch nicht grundsätzlich ein Anrecht auf eine öV-Erschliessung im Grundangebot.</p> <p>Das Gebiet Seewen-Schwyz ist im kantonalen Richtplan als ESP A ausgewiesen. Brunnen Nord wird als ESP B bezeichnet.</p>
2.1 Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 21</i></p> <p>Bei der Buslinie 4 (60.504) Brunnen – Morschach verkehren täglich drei zusätzliche Kurspaare um mehr Anteile am Gesamtverkehr zu übernehmen</p>		Zur Massnahme 2.1 sind keine Rückmeldungen eingegangen	
2.2 Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 24</i></p>	SP, CVP, Bezirk Schwyz Gemeinden Muotathal, Illgau, Auto AG Schwyz, Oberallmeind-Kooperation	Die punktuelle Fahrplanverdichtung der Buslinie 1 wird grundsätzlich begrüsst. Hinweise und Anregungen sind zu fol-	Kenntnisnahme

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>Die Erreichbarkeit des Kantonsspital Schwyz und der neuen Stoosbahn wird verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit und Tourismusverkehr wird erhöht.</p> <p>Dazu werden die Taktlücken im Fahrplan zwischen 09 – 10 Uhr und zwischen 14 -15 Uhr zwischen Schwyz Post bis zur Stoosbahn geschlossen.</p>		<p>genden Punkten eingegangen.</p> <p>Die SP, CVP, der Bezirk Schwyz die Gemeinden Muotathal, Illgau sowie die Auto AG Schwyz beantragen, die geplanten punktuelle Fahrplanverdichtung am Morgen und am Nachmittag bis ins Muotathal umzusetzen, damit auch sie von einer Verbesserung profitieren können.</p> <p>Die Gemeinde Schwyz macht darauf aufmerksam, dass die geplante Angebotsreduktion ab 20 Uhr sowie am frühen Morgen für die Spitalerschliessung problematisch sei. Die Gemeinde beantragt, dass die Taktreduktionen in Absprache mit dem Spital und der Gemeinde zu erfolgen haben.</p>	<p>Antrag wird in die Umsetzungsplanung aufgenommen und im Rahmen des Bestellprozesses/ Fahrplanverfahrens geprüft.</p> <p>Antrag wird in die Umsetzungsplanung aufgenommen und im Rahmen des Bestellprozesses/ Fahrplanverfahrens geprüft.</p>
<p>2.3 Erreichbarkeit Mythenregion (Seite Schwyz)</p>	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 27</i></p> <p>Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Sonntag verbessert. Der öV Anteil am Freizeit und Tourismusverkehr wird erhöht.</p> <p>Dazu wird der Fahrplan der Buslinie 3 am Sonntag im Abschnitt Schwyz SBB - Ri-</p>	<p>Gemeinde Schwyz, Rotenfluebahn Mythen Region AG</p>	<p>Die Fahrplanverdichtung am Sonntag wird insbesondere durch die Gemeinde Schwyz sehr begrüsst, da mit einer öV-Verbesserung ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsentlastung der engen Strassen im Zentrum von Schwyz geleistet werden könne.</p> <p>Die Mythenregion AG begrüsst, dass das Angebot der Linie 3 am Sonntag erweitert und damit die Erreichbarkeit der Talstation Rotenfluebahn verbessert wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	ckenbach Stalden von 08:30 Uhr bis 20 Uhr zum Halbstundentakt verdichtet.			
2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 30</i></p> <p>Die Erreichbarkeit des Hoch-Ybrig mit dem öffentlichen Verkehr wird am Wochenende verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht.</p> <p>Es verkehren saisonal am Wochenende drei zusätzliche Kurse zwischen Einsiedeln und Oberiberg/Hoch-Ybrig</p>	Gemeinde Unteriberg, Oberiberg, VCS	<p>Die Massnahme 2.4 wird durch die Gemeinden Unteriberg und Oberiberg grundsätzlich begrüsst.</p> <p>Hinweise: Die Gemeinde Unteriberg wünscht eine kostenneutrale Umsetzung.</p>	Kenntnisnahme
2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal)	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 33</i></p> <p>Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Sonntag verbessert. Der öV Anteil am Freizeit und Tourismusverkehr wird erhöht.</p> <p>Es verkehren saisonal am Wochenende (bei schönem Wetter) zwei zusätzliche Kur-</p>	VCS Sektion Schwyz	Die punktuellen Verbesserungen beim Busangebot zu nachfragestarken Zeiten sind sehr zu begrüssen. Dies trifft etwa auf die Linie ins Brunni zu, die mit starken Frequenzschwankungen je nach Wetter und Schneelage konfrontiert ist.	Kenntnisnahme

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	se zwischen Einsiedeln und Alpthal/Brunni			
3.1 Stärkung Korridor Küssnacht – Fänn - Rotkreuz	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 37</i></p> <p>Der öV kann zu Spitzenzeiten im Korridor Küssnacht – Fänn – Rotkreuz zusätzliche Anteile am Gesamtverkehr übernehmen.</p> <p>Das öV-Angebot im Raum Küssnacht wird umgestaltet.</p> <p>Die Busse der Linie 53 Küssnacht Rotkreuz verkehren neu in einem exakten 30-Minutentakt</p> <p>Das Angebot der Buslinie 27 Küssnacht Fänn wird „aufgelöst“ und in die neue Buslinie 52 integriert</p> <p>Es verkehrt eine neue Buslinie 52 zwischen Küssnacht – Fänn – Rotkreuz, diese wird in das Grundangebot aufgenommen.</p>	Bezirk Küssnacht, Kanton Zug, Kanton Luzern, Gemeinde Meierskappel	<p>Eine Verbesserung des öV-Angebots im Korridor Küssnacht – Rotkreuz wird grundsätzlich begrüsst.</p> <p>Zur Massnahme 3.1 sind verschiedene Hinweise und Anregungen eingegangen.</p> <p>Für den Bezirk Küssnacht sind funktionierende Anschlüsse in Rotkreuz zum Interregio von/nach Zürich unbedingt zu gewährleisten. Zudem sei der Anschluss an die S-Bahn Haltestellen im Rontal sicherzustellen. Damit die zwei Verbindungen für die Grepper- und Oberdorfstrasse nach Zürich HB und Zürich Flughafen erhalten bleiben können, sei die Buslinie 52 bis zur Rotenhofstrasse zu verlängern. Die Taktreduktionen der Buslinie 52 seien so kurz als möglich zu halten.</p> <p>Der Kanton Zug sieht für einen zuverlässigen Linienbetrieb die Umsetzung von Massnahmen im Strassenbereich als notwendig (geplanter Vierspurausbau der Zugerstrasse zwischen Autobahnkreisel und Anschluss Luterbach, Busspuren, Busbevorzugung, etc.). Die Finanzierung der neuen Buslinie 52 Küssnacht - Fänn - Rotkreuz sei seitens Kanton Zug noch nicht gesichert und werde erst im Laufe</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Antrag wird in die Umsetzungsplanung aufgenommen und im Rahmen des Bestellprozesses/ Fahrplanverfahrens geprüft.</p> <p>Antrag wird in die Umsetzungsplanung aufgenommen und im Rahmen des Bestellprozesses/ Fahrplanverfahrens geprüft.</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>des entsprechenden Bestellverfahrens nach Bundesrecht beurteilt werden.</p> <p>Der Kanton Luzern und die Gemeinde Meierskappel (LU) wünschen die Prüfung einer verbesserten Anbindung an die Bahnhöfe Küsnacht und Rotkreuz mittels Querverbindung „Küsnacht – Meierskappel – Rotkreuz.“</p>	Antrag wird in die Umsetzungsplanung aufgenommen und im Rahmen des Bestellprozesses/ Fahrplanverfahrens geprüft.
4.1 Auserschwyz - Innerschwyz halbstündliche Verbindungen	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 40</i></p> <p>Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig sind neu halbstündlich mit dem Kantonshauptort und dem Schwyzer Talkessel verbunden</p> <p>Das Angebot der Buslinie 7 (60.507) wird im Abschnitt Sattel – Schwyz Post zum Halbstundentakt verdichtet. In Sattel entsteht eine neue Umsteigeverbindung zwischen der Bahn (S31) und der Buslinie 7. Die Massnahme ist gekoppelt an das Projekts des Bahnhof-Neubaus Sattel.</p>	FDP, Bezirk Schwyz, Bezirk Höfe, Gemeinden Sattel, Rothenthurm, Altendorf, Lachen, VCS, IGöV, SOB	<p>Die Massnahmen 4.1 grundsätzlich begrüsst und als richtig und wichtig bewertet.</p> <p>Fragen, Hinweise, und Anregungen sind zu folgenden Punkten eingegangen:</p> <p>Der Bezirk Schwyz fragt an, ob auch der Anschluss in Sattel Richtung Zug gewährleistet sei?</p> <p>Die Gemeinde Sattel bittet um Prüfung, ob die Verkehrsführung der Buslinie von Schwyz nach Sattel nicht analog der Verkehrsführung des ZVB Busses erfolgen könne, so dass in Sattel neben einem raschen auch ein sicheres Umsteigen auf die Bahn ermöglicht werde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Anschluss von Sattel in Richtung Zug wird stündlich gewährleistet. Für einen halbstündlichen Anschluss müsste das Angebot der Buslinie 9 Sattel – Oberägeri vom Stundentakt zum Halbstundentakt verdichtet werden. Dies ist im Grundangebot 2020–2023 nicht vorgesehen.</p> <p>Die Verkehrsführung des stündlichen Bus Schwyz – Sattel – Schwyz erfolgt ab 2021 analog der ZVB-Busse. Der Bus-Halt zur vollen Stunde für den Ein- und Ausstieg in Sattel Krone erfolgt an der Buskante Seite Krone. Der Umstieg zwischen Bus und Bahn ist damit ohne Que-</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>Mit der geplanten Inbetriebnahme des Bahn-Busknotens in Sattel sei der Fussgängerführung Beachtung zu schenken, dieses sei nach wie vor gefährlich.</p> <p>Die FDP plädiert zu einer kritischen Erfolgskontrolle des Angebots nach einer gewissen Einführungsphase.</p> <p>Die SOB begrüsst die geplante Verdichtung der Buslinie 7 im Abschnitt Schwyz – Sattel zur Herstellung einer halbstündlichen Reisekette zwischen dem Schwyzer Talkessel und den Regionen Einsiedeln/Ybrig und Ausserschwyz. Das langfristige Zielkonzept bleibe weiterhin ein halbstündlicher Bahn-Bus Vollknoten mit Halt und Kreuzung des VAE in Sattel.</p>	<p> rung der Kantonsstrasse möglich. Im langfristigen Zielkonzept mit VAE-Halt Sattel Krone wird die Querung der Hauptstrasse wieder ein Thema sein. Die neue Busbucht Seite Camping schafft Spielraum im Busfahrplan und beeinflusst das Umsteigeverhalten der Reisenden positiv (mehr Umsteigezeit – weniger Hektik – mehr Sicherheit).</p> <p>Die Überprüfung (Erfolgskontrolle) der öV-Angebote wird routinemässig im Rahmen des Bestellprozesses durchgeführt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>4.2 Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss</p>	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 42</i></p> <p>Die öV-Verbindungen Ausserschwyz – Innerschwyz werden attraktiver und auf den</p>	<p>Gemeinden Lachen, Altdorf Wollerau, Rothenthurm, Sattel, Interessenverbände Pro-Bahn, VCS, IGöV</p>	<p>Massnahme 4.2 zur Verbesserung der Verbindungen Ausserschwyz – Innerschwyz wird von den Gemeinden in Ausserschwyz und Innerschwyz, sowie den Interessenverbänden des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich sehr begrüsst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>NEAT-Knoten Arth-Goldau ausgerichtet.</p> <p>Mit einer Änderung bei der Linien-Durchbindung im Bahnknoten Biberbrugg wird die Qualität der Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz verbessert.</p> <p>Dazu soll die S31 Arth-Goldau Biberbrugg in Biberbrugg neu mit der S40 Einsiedeln – Rapperswil verbunden werden. Es entsteht eine neue direkte Bahnverbindung Arth-Goldau - Rapperswil. Die Umsteigevorgänge für Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz reduzieren sich um einen Umstieg. Im Gegenzug verändert sich das Angebot im Korridor Einsiedeln – Rapperswil/March. Einsiedeln bleibt unverändert halbstündlich mit Rapperswil verbunden. Einmal pro Stunde ist neu zusätzlich in Biberbrugg umzusteigen.</p>		<p>Hinweise und Anregungen sind zu folgenden Punkten eingegangen:</p> <p>Die Gemeinde Lachen, Altendorf sowie der VCS wünschen sich die Linien-Durchbindung bis Betriebsschluss. Die Verbesserung der Verbindungen Innerchwyz – March/Höfe soll auch am Abend in guter Qualität sichergestellt sein.</p> <p>Besonderes Augenmerk sei auf die Schüler- Lehrlings- und Pendlerströme in der Relation Einsiedeln - Höfe – March zu richten. Sie sollen keine wesentlichen Verschlechterungen erfahren. Deshalb seien nachfragegerechte Direktverbindungen anzustreben, etwa durch Abweichungen bei den Umsteigerelationen oder durch Kuppeln zweier Züge aus Einsiedeln und Innerschwyz in Biberbrugg in stark nachgefragten Zeiten.</p> <p>Der Nachbarkanton St. Gallen unterstützt die Massnahme, sofern es zu keiner Erhöhung der Vollkosten der S40 kommt. Diese wären durch den Kanton Schwyz zu tragen.</p> <p>Die SOB steht der Massnahme 4.2 eher kritisch gegenüber, da sich die Idee der Linien-Durchbindung mit dem Strategieziel des zweiten VAE vermische. Die SOB präferiere ein Angebotskonzept, welches je Korridor ein einheitliches Angebot vor-</p>	<p>Die Hinweise und Anträge werden in die weitere Umsetzungsplanung aufgenommen und im Rahmen des Bestellprozesses/ Fahrplanverfahrens geprüft.</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			sieht. Zudem befürchtet die SOB ein wirtschaftliches Risiko für den Shuttle Einsiedeln – Biberbrugg.	
5.1 Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 45</i></p> <p>Das Bundesgericht hat im Sommer 2018 entschieden, dass die geplanten Bauarbeiten am Zugersee Ostufer gestartet werden können.</p> <p>Die Bahnstrecke zwischen Arth-Goldau und Zug Oberwil wird für 1 ½ Jahre gesperrt (ab 09. Juni 2019 bis 13. Dezember 2020).</p> <p>Das Entwicklungsfeld 5.1 hat zum Ziel, dass trotz des geänderten (asymmetrischen) Zugsfahrplans die halbstündlichen Reiseverbindungen aus dem Schwyzer Talkessel nach Zug-Zürich sichergestellt bleiben können. Zudem soll die regionale Vernetzung mit dem Busangebot erhalten bleiben.</p> <p>Das Amt für öffentlichen Verkehr erarbeitet aktuell in Zusammenarbeit mit den</p>	Gemeinde Schwyz, VCS, Pro Bahn Zentralschweiz, IGöV Zentralschweiz	<p>Die Sperre der Bahnstrecke zwischen Arth-Goldau und Zug Oberwil für 1 ½ Jahre wird von den betroffenen Gemeinden und den Interessenverbänden des öffentlichen Verkehrs mit grosser Sorge begegnet. Zwar sei die Sperre wohl unumgänglich, jedoch solle sie so kurz als möglich gehalten werden.</p> <p>Der VCS kritisiert den von den SBB vorgesehenen Umleitungsfahrplan scharf und sieht eine reelle Gefahr, dass das Gesamtsystem öV irreparabel beschädigt werde. Einschränkungen des Regionalverkehrs während der Bauphase dürften keinesfalls zum Anlass genommen werden, auch nach Ende der Sperre weitergeführt zu werden. Die SBB soll garantieren, dass zumindest das bisherige Bahnangebot der S3 und S32 wiederum bestellt werden könne.</p> <p>Pro Bahn Zentralschweiz und die IGöV Zentralschweiz verlangen eine Ergänzung des Entwicklungsfeldes. So soll die Sicherung der heute bestehenden Anschlüsse zum Regionalverkehr in Arth-Goldau sowie die Realisierung eines durchgehenden Halbstundentaktes der S2 zwischen Zug und Arth-Goldau sowie</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zum Zeitpunkt der Synopse ist die Planung des Fahrplans 2019 mit Sperre Zugersee noch nicht abgeschlossen.</p> <p>Der Umleitungsfahrplan wird unweigerlich zu Reisezeitenverlängerungen führen.</p> <p>Der Regierungsrat hat zum Ziel, die Qualität (Reisezeit) der Transportketten während der Sperre Zugersee Ost, insbesondere auch im nachgelagerten Busnetz, bestmöglich zu erhalten. Das Amt für öffentlichen Verkehr steht mit den Transportunternehmungen, SBB-Infrastruktur und dem Bund in Kontakt. Der Fahrplan 2019 wird Ende 2018 vorgestellt.</p> <p>Die Verfügbarkeit der Zugtrassen im Horizont 2021 wird im Rahmen des Entwicklungsfeldes „Pendlerverbindungen Innerschwyz“ geprüft.</p> <p>Eine durchgehende halbstündliche S2 zwischen Zug und Arth-Goldau ist in den öV-Planungen (Strategien)</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>Transportunternehmungen das Fahrplankonzept der Sperre Zugersee. Der definitive Sperre-Fahrplan mit Gültigkeit ab 09. Juni 2019 wird Ende 2018 kommuniziert werden können.</p>		<p>zur Hauptverkehrszeit bis Erstfeld aufgenommen werden.</p>	<p>nicht vorgesehen.</p>
<p>5.2 Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz</p>	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 48</i></p> <p>Die Erschliessung von Rotkreuz aus dem Talkessel Schwyz ist im Horizont 2021 sichergestellt</p> <p>Durch die Sperre am Zugersee Ostufer entsteht ab Mitte 2019 bis Ende 2020 für 1 ½ Jahre ein attraktives Zugsangebot aus dem Schwyzer Talkessel nach Rotkreuz, ins Rontal, Freiamt und Cham/Ennetsee.</p> <p>Das im Fahrplan 2018 bestehende Zugtrasse der HVZ-S32 (Arth-Goldau - Immensee –Rotkreuz) ist ab 2021, nach Ende Sperre Zugersee nicht mehr verfügbar</p> <p>Mit dem Entwicklungsfeld soll die optimale (machbare)</p>	<p>Kanton Zug, Kanton Luzern, IGöV Zentralschweiz, VC</p>	<p>Einige Rückmeldungen kritisieren, dass die Trasse der S32 im Fahrplan ab 2021 nicht mehr zur Verfügung steht. Die Trasse solle weiterhin für den Regionalverkehr reserviert bleiben.</p> <p>Einige Rückmeldungen erachten die Prüfung einer Buslösung, analog eines Tellbus Uri, als nachvollziehbar.</p> <p>Die IGöV Zentralschweiz erachtet die Durchbindung der Aargauer S26 bis nach Arth-Goldau als optimale Lösung verbunden mit einem massiven Nutzen für den Kanton Schwyz.</p> <p>Die SOB als Betreiberin der heutigen S32 erachtet es als wichtig, dass die Erschliessung von Rotkreuz kompatibel zur langfristigen Planung (öV-Strategie) erfolgt. Sie bietet fachliche Unterstützung an. Auch der Kanton Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe bitten um frühzeitigen Einbezug in die Planungen, um diese aktiv zu unterstützen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise und Anträge fliessen in die Abklärungs- und Prüfarbeiten ein. Die involvierten Parteien werden rechtzeitig einbezogen.</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	Erschliessung von Rotkreuz für den Fahrplanhorizont 2021 gefunden werden. Dabei stehen sowohl Bahn- als auch Bus-Varianten zur Diskussion.			
5.3 Entwicklungsfeld Buskonzept Einsiedeln/Ybrig	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 51</i></p> <p>Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel, Das Buskonzept Einsiedeln – Alpthal – Ybrig zukunftsgerichtet weiterzuentwickeln</p>	<p>Gemeinden Unteriberg, Oberiberg, VCS Sektion Schwyz, IGöV Zentralschweiz, SOB</p>	<p>Die Entwicklungsfeld 5.3 wird grundsätzlich begrüsst.</p> <p>Hinweise und Anregungen sind zu folgenden Punkten eingegangen:</p> <p>Der VCS Sektion Schwyz fordert, dass die Anschlüsse der Busse nicht nur auf die S13 Richtung Wädenswil – Zürich, sondern auch auf die S40 Richtung Pfäffikon – Rapperswil ausgerichtet werden sollen.</p> <p>Die IGöV Zentralschweiz fordert die Wiedereinführung des Gipfeli-Express</p> <p>Die SOB begrüsst die Weiterentwicklung. Aus Sicht der SOB würde sich der Raum Einsiedeln aufgrund seiner Verkehrs-Geographie besonders für Testbetriebe mit neuartigen Mobilitätsangeboten eig-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Busanschlüsse in Einsiedeln orientieren sich an den Hauptverkehrsströmen. Eine Ausrichtung der Bus-Anschlüsse auf die S40 Richtung Pfäffikon SZ würde die priorisierten Reiseverbindungen nach Zürich schwächen. Um sowohl Zürich als auch Pfäffikon SZ optimal an das Busangebot anzubinden, müsste das Busangebot verdichtet werden. Dies ist im Grundangebot 2020–2023 nicht vorgesehen.</p> <p>Es bestehen keine freien Zugtrassen für eine Direktverbindung Einsiedeln – Zürich.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>nen. Nebst den nächsten vier Jahren, könne das Entwicklungsfeld auch längerfristige Stossrichtungen enthalten. Die SOB wäre gerne bereit, die weiteren Planungen nahe zu begleiten und sich auch fachlich zu beteiligen.</p>	
<p>5.4 Entwicklungsfeld Höfe, Optimierung Buskonzept</p>	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 55</i></p> <p>Das Bussystem Höfe wird für zukünftig geänderte Bahnfahrpläne fit gemacht. Der öV leistet einen Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im Raum Höfe.</p>	<p>Bezirk Höfe, Gemeinden Freienbach, Wollerau, Feusisberg, VCS,</p>	<p>Das Entwicklungsfeld 5.4 wird von den Höfner Gemeinden und vom Bezirk Höfe grundsätzlich begrüsst.</p> <p>Hinweise, Anregungen und Begehren sind zu folgenden Punkte eingegangen:</p> <p>Für den Bezirksrat Höfe sei es unverständlich, dass die Bedeutung einer öV-Erschliessung Pfäffikon SZ – First – Schindellegi-Feusisberg – Chaltenboden – Biberbrugg nicht anerkannt und ins Grundangebot aufgenommen werde.</p> <p>Die Gemeinde Freienbach befürwortet eine Verbesserung der öV-Erschliessung im Bezirk Höfe.</p> <p>Die Gemeinde Wollerau bittet um Prüfung einer Busverbindung Wollerau – Schindellegi-Feusisberg.</p> <p>Die Gemeinde Feusisberg wünscht die Gebiete First, Chaltenboden, Pauli sowie die Erreichbarkeit der Oberstufenschule des Bezirks Höfe und das Nachtangebot zu verbessern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise und Anträge fliessen in die Abklärungs- und Prüfarbeiten des Entwicklungsfeldes ein. Die involvierten Parteien werden rechtzeitig einbezogen.</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>Der VCS Sektion Schwyz begrüsst das Ziel eines verbesserten Buskonzepts, allerdings stehe und falle jedes Buskonzept mit den Anschlüssen im Bahnhof Pfäffikon. Diese seien seit 2014 deutlich schlechter geworden. Eine Verbesserung der Anschlusssituation in Pfäffikon müsse deshalb explizit erwähnt werden. Namentlich die Anschlüsse im Fernverkehr könnten durch den IC-Halt in Pfäffikon deutlich verbessert werden. Dieser Halt solle deshalb aktiv angestrebt werden, auch wenn dieser in der Verantwortung der SBB liegt und nicht direkt mit dem Grundangebot eingerichtet werden könne.</p> <p>Die SOB macht auf die Bedeutung einer nahtlosen Verknüpfung von Bahn- und Busangebot aufmerksam. Der Raum Höfe habe für die SOB eine hohe strategische Bedeutung. Die SOB wünscht einen engen Einbezug in die weiteren Planungen um ihr Know-How bei der bahnseitigen Angebotsentwicklung einbringen zu können.</p>	
5.5 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 60</i></p> <p>Der öV übernimmt mehr Anteile am Pendlerverkehr über den Seedamm in Pfäffikon SZ.</p>	<p>Bezirk Höfe, Gemeinden Lachen, Altendorf, Freienbach, Wollerau, VCS Sektion Schwyz, SOB</p>	<p>Das Entwicklungsfeld 5.5, die Verbesserung der Pendlerverbindungen am Morgen nach Rapperswil, wird vom Bezirk Höfe und den March- und Höfe- Gemeinden grundsätzlich sehr begrüsst.</p> <p>Hinweise, Begehren und Anregungen sind zu folgenden Punkten eingegangen:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise und Anträge fliessen in die Abklärungs- und Prüfarbeiten des Entwicklungsfeldes ein. Die involvierten Parteien werden rechtzeitig einbezogen.</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel, die Verbindungen am Morgen zwischen 07-08 Uhr zwischen Pfäffikon SZ und Rapperswil über den Seedamm stärken.</p>		<p>Der Kanton St. Gallen begrüsst grundsätzlich eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte in Rapperswil Jona. St. Gallen stehe für eine detaillierte Ausplanung des Angebots zur Verfügung. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werde erwartet, um eine allfällige Mitfinanzierung zu prüfen.</p> <p>Die Gemeinde Lachen erwartet eine rasche Umsetzung, da diese Massnahme bereits im Jahr 2015 gefordert wurde. Es sei jedoch auch die Idee direkter Verbindungen nach Rapperswil im Rahmen der Massnahmen der Agglo- Obersee /Stadtbahn Obersee voranzutreiben. Die Forderung nach Direktzügen wird auch von der Gemeinde Altendorf eingebracht. Die Umsteigezeiten in Pfäffikon SZ aus Altendorf nach Rapperswil sollen deutlich unter 10 Minuten betragen.</p> <p>Der VCS bemerkt, dass die Verdichtung der zwei störenden Fahrplanlücken zwar die Verbindungen aus der Obermarch und Lachen nach Rapperswil verbessere, nicht aber für die Gemeinde Altendorf. Das Entwicklungsfeld soll daher erweitert werden mit dem Fokus auf generelle Verbesserungen der Anschlüsse und dem möglichen Einbezug von direkten Verbindungen aus der March nach Rapperswil.</p>	

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>Die SOB zeigt Verständnis für das Anliegen des Kantons Schwyz und insbesondere für das Ziel, die beiden Angebotslücken auf der Reisekette Obermarch-Rapperswil während der morgendlichen HVZ (fehlende Anschlüsse in Pfäffikon um 07.00 und 08.00 Uhr) zu schliessen. Zudem begrüsst die SOB den Ansatz, Angebotsanpassungen beim VAE entkoppelt von der S32/S3-Thematik zu prüfen. Eine Reaktivierung des Projekts VAE-Systematisierung ist auch das Ziel der SOB. Aus Sicht SOB sind zwei Hinweise wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwärtskompatibilität: Allfällige Anpassungen beim Angebot sollen aufwärtskompatibel sein. Insbesondere seien keine punktuellen Massnahmen umzusetzen, welche in einem späteren Horizont wieder rückgängig gemacht werden müssten. • Übereinstimmung mit VAE-Angebotszielen: Der Fokus des Entwicklungsfeldes läge stark auf den Pendlerverbindungen nach Rapperswil. Die Ausgestaltung des Frühangebots müsse allerdings übereinstimmen mit den gemeinsamen Angebots-Zielen aller Beteiligten Besteller. Dies betreffe beispielsweise die Haltepolitik, die Rolle als NEAT-Zubringer für die Ostschweiz oder die touristisch relevante Direktverbindung 	

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			von/nach Luzern.	
5.6 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 64</i></p> <p>Die etablierten Pendler- Zusatz-Verbindungen nach Luzern und Rotkreuz zur Hauptverkehrszeit bleiben erhalten</p> <p>Die Zugtrassen der S3 - Zusatzzüge Brunnen – Luzern in der Hauptverkehrszeit (Abfahrten Brunnen um 05:31 Uhr, 06:31 Uhr, 07:31 Uhr), sind im Netznutzungsplan des Bundes ab 2021 nicht enthalten. Sie sind im Rahmen der Erarbeitung des Jahresfahrplans kurzfristig bei SBB zu beantragen. Bei Trassenkonflikten mit dem Güterverkehr besteht die Gefahr, dass die Personenzüge zwischen Brunnen und Arth-Goldau nicht mehr verkehren können.</p> <p>Ebenfalls fraglich, aus demselben Grund, sind die Zugtrasse der HVZ S32 (Arth-</p>	FDP, Gemeinden Schwyz, Steinen, VCS Sektion Schwyz, SOB	<p>Die Unsicherheit in der Bahnplanung (HVZ-Züge) wird mit grosser Sorge zur Kenntnis genommen. Die etablierten und beliebten Pendlerverbindungen seien unbedingt zu sichern.</p> <p>Folgende Hinweise und Forderungen sind eingegangen:</p> <p>Die FDP bedauert die Entwicklung und fordert den Regierungsrat auf, sich für den Personenverkehr einzusetzen und einen Abbau dessen nicht hinzunehmen.</p> <p>Auch die Interessenverbände VCS Sektion Schwyz und IGöV Zentralschweiz fordern den Erhalt der Pendlerverbindungen. Der VCS verurteilt die Entwicklung in der Bahnplanung aufs schärfste. Es stelle sich die Frage, inwieweit die obersten politischen Stellen des Kantons und die Schwyzer Bundesparlamentarier sich für die Anliegen der eigenen Bevölkerung auf Bundesebene überhaupt einsetzen. Der Kanton Schwyz müsse auf eine Änderung der Prioritäten des Netznutzungsplans des Bundes drängen. Nicht mehr die IC- und EC-Verbindungen sollen alleine oberste Priorität haben, sondern ein Angebot, das auch in den Regionen wie</p>	Der Regierungsrat ist sich der Bedeutung attraktiver Pendler-Verbindungen bewusst. Das Amt für öffentlichen Verkehr setzt sich in verschiedenen Prozessen (Fahrplanverfahren, Angebotswerkstätten, FABI-STEP) für den Erhalt attraktiver Zugtrassen für den Regionalverkehr ein. Auf der Gotthardachse treffen die Interessen des Güterverkehrs, des Personen-Fernverkehrs und des Personen-Regionalverkehrs aufeinander. Ein systematischer Güterverkehr geniesst beim Bund einen hohen Stellenwert. Die NEAT wurde als Güterkorridor gebaut, um eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu erzielen.

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>Goldau-) Immensee - Rotkreuz.</p> <p>Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel, die Pendlerverbindungen zu erhalten.</p>		<p>dem Kanton Schwyz beispielsweise einen Halbstundentakt ermöglicht.</p> <p>Die SOB erachtet die Klärung der Trassenverfügbarkeit für die S3 und die S32 als wichtig um Planungssicherheit in den nächsten Jahren zu erlangen. Die Entscheide seien für weitere Massnahmen von Bedeutung.</p>	
<p>5.7 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung</p>	<p><i>öV-Massnahmenkatalog zum Grundangebot 2020-2023, Seite 48</i></p> <p>Das Bahnangebot der S27 wird als Übergangslösung bis zur Wiedereinführung der Zugshalte der Zürcher S-Bahn in Reichenburg und Schübelbach-Buttikon weitergeführt.</p> <p>Das Rollmaterial der S27 ist veraltet und wird Ende 2019 ausser Dienst gestellt. Aktuell werden Ersatzbeschaffungen geprüft. Es ist ab 2020 tendenziell mit höheren Kosten für das Angebot der S27 zu rechnen.</p>	<p>SP, Kanton St. Gallen, Gemeinden Vorderthal, Schübelbach, Reichenburg, Tuggen, Altendorf, Pro Bahn Zentralschweiz, VCS Sektion Schwyz, IGöV Zentralschweiz, SOB</p>	<p>Der Entscheid des BAV in Siebnen-Wangen eine Überholgleisanlage zu bauen wird durchwegs sehr begrüsst. Die S27 soll als Übergangslösung unbedingt erhalten bleiben.</p> <p>Anregungen, Hinweise und Forderungen sind zu folgenden Punkten eingegangen.</p> <p>Der Bezirk March und sämtliche neun Marchgemeinden fordern vom Bund unmissverständlich den Bau des Überholgleis beim Bahnhof Siebnen-Wangen. Durch den Kanton Schwyz seien bedingungslos alle Möglichkeiten auszuschöpfen, dass das Überholgleis Siebnen-Wangen realisiert werde und auf die Grundangebotsperiode 2024-2027 betriebsbereit sei. Die S27 müsse als Übergangslösung bis zur Wiedereinführung der Zugshalte der S2 in Schübelbach Buttikon und Reichenburg ohne weitere Reduktion des Angebots erhalten bleiben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise und Anträge fliessen in die Abklärungs- und Prüfarbeiten des Entwicklungsfeldes ein. Die involvierten Parteien werden rechtzeitig einbezogen.</p>

öV-Massnahme	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>Die SP fordert eine Ausdehnung des S27 Fahrplans. Es sei nicht tragbar, dass wachsende Dörfer in der Grösse von Schübelbach, Buttikon und Reichenburg in den Randzeiten und an den Wochenenden vollständig vom Bahnverkehr abgeschnitten blieben.</p> <p>Die IGöV Zentralschweiz beantragt, die S27 bis nach Pfäffikon SZ zu verlängern.</p> <p>Die Pro-Bahn vermisst eine vorwärts gerichtete S-Bahn-Strategie, um nicht einfach die erfolgten Verschlechterungen wieder rückgängig zu machen, sondern eine deutliche Angebotsverbesserung zu realisieren.</p> <p>Der Kanton St Gallen bittet um Einbezug in die weiteren Planungen. Der Kanton Schwyz als federführender Kanton solle dazu eine Arbeitsgruppe einberufen.</p> <p>Die SOB als Betreiberin der S27 begrüsst es, dass mit dem BAV-Entscheid die Planungsunsicherheit reduziert werden könne. Betreffend Rollmaterialfrage stehe man in Kontakt mit dem Kanton Schwyz</p>	<p>Eine Ausdehnung des S27 Fahrplans wie von der SP gefordert, erachtet der Regierungsrat als nicht zielführend. Die Kosten würden stark ansteigen und stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen (kein Mehrwert, da unattraktives Shuttle-Angebot ohne Direktverbindung Zürich und ohne Anschlüsse in Ziegelbrücke).</p> <p>Eine sinnvolle Verlängerung der S27 bis nach Pfäffikon SZ lässt sich fahrplantechnisch nicht realisieren. Ausserdem müsste mit einer Linienverlängerung zusätzliches Rollmaterial angeschafft werden. Die Kosten würden Sprungfix ansteigen und den Nutzen klar übersteigen.</p>

2.4 Linienspezifische Anträge und Kommentare zum Verkehrsangebot

2.4.1 Verkehrsregion March

Verkehrsregion March				
Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
720 (Bahn S2) Zürich HB - Pfäffikon - Ziegelbrücke		SBB	Die SBB teilt mit, dass der Zürcher Verkehrsverbund die Realisierung des integralen Halbstundentaktes bei der S2 im Hinblick auf den Fahrplan 2020 prüft. SBB empfiehlt dem Kanton SZ diesen möglichen Ausbau im Grundangebot 2020-2023 zu berücksichtigen.	Input wird aufgenommen und im Prozess des nächsten Bestellverfahrens für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 geprüft.
720 (Bahn S25) Zürich - Pfäffikon SZ - Linthal		Gemeinde Altendorf	Die Gemeinde Altendorf stellt den Antrag, das Grundangebot so anzupassen, dass die S25 in Altendorf anhalten kann und in Absprache mit den Nachbarkantonen über die ganze Betriebsdauer (auch am Abend) finanziert werden kann.	Ein S25-Zugs-Halt Altendorf lässt sich fahrplantechnisch nicht realisieren. Das Angebot der S25 wird gemeinsam durch die Kantone Zürich, Schwyz, Glarus und St. Gallen bestellt. Es sind aktuell keine Verdichtungen beim Abendangebot vorgesehen.
		Gemeinde Lachen	Die Gemeinde Lachen beantragt die S25 in Absprache mit den Nachbarkantonen über die ganze Betriebsdauer zu finanzieren. Insbesondere am Abend sei die Situation für die Gemeinde Lachen unbefriedigend.	Das Angebot der S25 wird gemeinsam durch die Kantone Zürich, Schwyz, Glarus und St. Gallen bestellt. Es sind aktuell keine Verdichtungen beim Abendangebot vorgesehen.
72.521 (Bus)		Gemeinde Tuggen	Die Gemeinde Tuggen beantragt eine bessere Anbindung an den	Antrag wird aufgenommen und im Prozess des nächsten Bestellverfahrens

<p>Uznach – Tuggen - Sieben-Wangen - Reichenburg</p>			<p>ersten Zug am Morgen und den letzten Zug am Abend in Sieben-Wangen und Uznach.</p> <p>Ausserdem soll am Wochenende für die Arbeitenden ein entsprechendes Angebot geschaffen werden, damit diese ihren Arbeits- und Wohnort zu anständigen Zeiten erreichen.</p>	<p>rens für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 geprüft.</p>
<p>72.522 (Bus) Pfäffikon - Lachen - Galgenen - Siebnen - Nuolen</p>		<p>Gemeinde Altendorf</p>	<p>Der Viertelstundentakt im Busverkehr March sei mit allen Mitteln beizubehalten und die Verspätungen im Interesse der Anschlusssicherheit zu reduzieren (Aussage betreffe auch die Buslinie 72.524)</p>	<p>Der Viertelstundentakt in der HVZ beim Busangebot im Korridor Lachen – Altendorf – Pfäffikon SZ wird auch im Grundangebot 2020–2023 sichergestellt bleiben.</p> <p>Verbesserungen an den Strasseninfrastrukturen zur Verringerung von Verspätungen sind kurzfristig nicht zu erreichen. Betreffend Anschlusssicherheit in Pfäffikon SZ ist im Grundangebot 2020–2023 von der heutigen Situation auszugehen.</p>
<p>72.524 (Bus) Pfäffikon SZ - Lachen SZ - Galgenen - Siebnen - Buttikon</p>		<p>Kanton Glarus</p>	<p>Das Angebot der Buslinie 72.524 solle an Werktagen Halbstündlich zwischen Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke verkehren. Am Sonntag solle die Linie im Stundentakt mit einzelnen Verdichtungskursen verkehren.</p> <p>Der Kanton Glarus begründet den Antrag damit, dass die Verkehrsströme zwischen der March und dem Kanton Glarus</p>	<p>Der Kanton Schwyz wird im Fahrplan 2020–2021 am heutigen Buskonzept in der Obermarch festhalten.</p> <p>Anpassungen beim aktuellen Buskonzept werden erst vorgenommen, wenn sich diese kompatibel zum Zielkonzept (mit Überholgleisanlage) zeigen.</p> <p>Im Jahr 2019 plant das Amt für öffentlichen Verkehr ein Projekt zu starten, welches das Bahn- und Bus-</p>

			<p>beachtlich seine und mit der Angebotsreduktion der S27 eine grosse Anzahl an Verbindungen zwischen der March und dem Kanton Glarus ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und am Wochenende massiv gekürzt worden seine. Mit einer Verlängerung und Verknüpfung der stündlich in Bilten wendenden Busse in Buttikon mit der Buslinie 524 könne der Angebotsabbau kostengünstig korrigiert werden und das Angebot vom Stundentakt zum Halbstundentakt verdichtet werden. Aus Sicht Kanton Glarus würde die S27 dadurch nicht konkurrenziert.</p>	<p>Zielkonzept in der Obermarch/March für den Zeithorizont mit Überholgleisanlage Siebnen-Wangen bestimmt (inklusive S-Bahn Halt in Schübelbach und Reichenburg).</p>
--	--	--	--	---

2.4.2 Verkehrsregion Höfe

Verkehrsregion Höfe

Linie	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
Es sind keine Linienspezifischen Anträge eingegangen			

2.4.3 Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

Linie	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
Es sind keine Linienspezifischen Anträge eingegangen			

2.4.4 Ausserschwyz – Innerschwyz

Ausserschwyz - Innerschwyz

Linie	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
Es sind keine Linienspezifischen Anträge eingegangen			

2.4.5 Verkehrsregion Innerschwyz

Verkehrsregion Innerschwyz

Linie	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
600 (Bahn S3) Luzern – Arth-Goldau - Brunnen	Gemeinde Steinen	Die Gemeinde Steinen stellt folgenden Antrag zur Verbesserung der Abendverbindung Luzern – Steinen:	Der punktuelle Halt des IR 2441 in Steinen zur Schliessung der Taktlücke wurde vom Kanton bei den SBB mehrfach angemeldet, bisher erfolg-

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>Die S3 21385 (Ankunft Arth-Goldau um 22:38 Uhr) soll bis nach Brunnen verlängert werden. Falls dies nicht gehe, solle der IR 2441 in Steinen anhalten. Falls dies auch nicht möglich sei, soll eine Lösung mit der neuen Buslinie 60.502 Arth-Arth-Goldau – Steinen Schwyz umgesetzt werden.</p> <p>Begründung: Die S3 ab Luzern Abfahrt 22:06 Uhr sei eine wichtige Verbindung für Konzerte und andere Events. Leider ende diese Verbindung heute in Arth-Goldau und es bestehe keine Weiterleitung nach Steinen, da der Interregio nur in Schwyz und Brunnen halten könne. Es bestünde somit zwischen 21:06 Uhr und 23:13 Uhr eine Taktlücke von mehr als 2 Std. von Luzern nach Steinen</p>	<p>los.</p> <p>Eine Verlängerung der S3 21385 von Arth-Goldau bis nach Brunnen wurde aus Kostengründen verworfen.</p> <p>Der Antrag wird in die weitere Umsetzungsplanung des Talkesselkonzepts aufgenommen und im Rahmen des Bestellprozesses/ Fahrplanverfahrens geprüft.</p>
<p>600 (Interregio)</p> <p>Luzern/Zürich – Arth-Goldau – Gotthard Tessin via Bergstrecke</p>		VCS Sektion Schwyz	<p>Die VCS Sektion Schwyz fragt an, weshalb die Interregio-Direktverbindungen Arth-Goldau-Tessin über den Gotthard kein Entwicklungsfeld sei. Diese seien auch für den Kanton Schwyz von grossem Interesse und nirgends dokumentiert.</p>	<p>Das Angebot des Fernverkehrs (EC, IC, IR) ist nicht Bestandteil der Grundangebots-Beschlussfassung. Daher wird für Fernverkehrsangebote kein Entwicklungsfeld eingestellt. Das Fernverkehrs-Angebot wird mittels Konzession des Bundes an eine/mehrere Transportunternehmungen vergeben. Der Bund hat die Konzessi-</p>

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
				<p>on für die Gotthard Bergstrecke diesen Sommer an die SBB vergeben. SBB hat im Bereich Fernverkehr eine Zusammenarbeit mit der SOB beschlossen. Der Kanton Schwyz kann von dieser Zusammenarbeit profitieren. Ab 2021 werde die Interregio Zürich/Basel – Arth-Goldau über die Bergstrecke wieder direkt ins Tessin bis nach Locarno geführt.</p>
<p>670 (VAE) Luzern – Arth-Goldau - Biberbrugg – Pfäffikon SZ – St. Gallen</p>			<p>Gemäss Grundangebot soll beim VAE eine Verbesserung der Verbindungen zur Hauptverkehrszeit über den Seedamm geprüft werden. Gemäss Rückmeldung der Gemeinde Sattel fehle hingegen eine Aussage zu einem allfälligen Halt des VAE in Sattel. Der Halt des VAE sei ein sehr wichtiges Anliegen der Gemeinde und wurde mit der Verschiebung der Haltestelle Richtung Krone in Aussicht gestellt. Ein Halt des VAE würde den geplanten Bahn-Bus-Knoten zusätzlich aufwerten und sei aus touristischer Sicht (Sattel-Hochstuckli, Morgarten, Ägerital) ebenfalls ausserordentlich wichtig. Die Gemeinde Sattel ersucht das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz auf die Fahrplanperiode ab 2024 den Voralpenexpress –</p>	<p>Das Zielkonzept ist ein halbstündlicher Bahn-Bus Vollknoten mit Halt und Kreuzung des Voralpenexpress in Sattel.</p> <p>Aktuell und in den nächsten Jahren lässt die Trassierung des Voralpenexpress keinen Halt in Sattel zu. Bei der Trassierung des VAE St. Gallen – Luzern bestehen zahlreiche Abhängigkeiten mit dem übergeordneten nationalen Schienenfahrplan.</p> <p>Ab 2021 kann eine 1. Etappe im Sinne des Zielzustands umgesetzt werden. Die Verschiebung des Bahnhofs Sattel-Ägeri zur Krone ermöglicht die Verknüpfung von Bahn und Bus. Dies ist eine Grundvoraussetzung auf dem Weg zum Zielzustand. Gleichzeitig mit der Verschiebung des Bahnhofs zur Krone wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert. Die Busse fahren ab Sattel neu halb-</p>

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			Halt in Sattel einzufordern und die nötigen Abklärungen bis 2023 zu tätigen.	stündlich nach Schwyz Post und weiter in die Ortschaften des Schwyzer Talkessels. Sattel aber auch Ausser-schwyz, Einsiedeln und Rothenthurm werden damit neu halbstündlich mit dem Kantonshauptort Schwyz und dem Schwyzer Talkessel verbunden sein.
60.502 (Bus) Schwyz Post - Brunnen - Gersau - Weggis - Küssnacht		Bezirk Gersau	Der Bezirk Gersau beantragt am Freitag- und Samstagabend eine zusätzliche spätere Busverbindung Richtung Gersau.	Antrag wird aufgenommen und im Prozess des nächsten Bestellverfahrens für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 geprüft.
		Bezirk Gersau	Die Anschlüsse in Weggis vom Bus aus Gersau zum Pendlerschiff nach Luzern um 07 Uhr seien ganzjährig zu gewährleisten Der Anschluss in der Gegenrichtung vom Schiff ab Luzern um 18 Uhr in Weggis vom Bus nach Gersau sei im Winter zu gewährleisten.	Die Anschlüsse ab Gersau zum 07-Pendlerschiff ab Weggis bleiben ganzjährig sichergestellt. Die Anschlüsse in Weggis vom Pendlerschiff ab Luzern zum Bus nach Gersau bleiben im Frühling – Herbst und Winterfahrplan der SGV gewährleistet.
		Gemeinde Steinen	Antrag: Die neue Buslinie 60.502 im Talkesselkonzept soll an allen Wochentagen verkehren, da diese explizit eine Menge Bedürfnisse erfülle.	Im Talkesselkonzept wird die verlängerte Buslinie 60.502 Schwyz – Steinen – Arth-Goldau – Arth an allen Wochentagen verkehren.
60.503 (Bus) Schwyz Seewenmarkt - Schwyz SBB - Schwyz Post - Rickenbach		IGI Interessengemeinschaft Ibergereg	Die Buslinie 3 Seewenmarkt – Ibach – Schwyz – Rickenbach soll bis Aufiberg verlängert werden.	Eine Verlängerung der Buslinie 60.503 ab Rickenbach Stalden bis Aufiberg ist durch den Kanton nicht geplant.

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
3600 (Schiff) Luzern - Gersau - Brunnen		Gemeinde Ingenbohl	Die Gemeinde Ingenbohl beantragt die Verbindung Brunnen – Treib im Grundangebot 2020-2023 zu belassen. Aus Sicht der Gemeinde habe diese Strecke zusätzlich die Funktion der Pendlerverbindung. Der Kurs Brunnen – Treib ermögliche eine Pendlerverbindung mit den südufrigen Gemeinden Seelisberg oder Bauen an den Bahnhof Brunnen.	Kenntnisnahme. Die Abklärungen sind noch nicht abgeschlossen.
2570 (Bergbahn) Schlattli – Stoos		Morschach	Für die Erreichbarkeit des Dorfteils Stoos seien alternierend zur Luftseilbahn LMS zusätzliche Abendkurse für die Stoosbahn (Schlattli-Stoos) um 21 Uhr und 23 Uhr vorzusehen.	Antrag wird aufgenommen und im Prozess des nächsten Bestellverfahrens für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 geprüft.

2.4.6 Verkehrsregion Küssnacht

Verkehrsregion Küssnacht

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
600 (Bahn S3) Luzern – Arth-Goldau - Brunnen		Bezirk Küssnacht	Antrag: Es sollen zwei zusätzliche Züge am Abend verkehren (22:39 Uhr ab Luzern sowie 23:39 Uhr ab Luzern). Begründung: Es sei ein grosses Bedürfnis der Bevölkerung den Halbstunden-	Antrag wird aufgenommen und im Prozess des nächsten Bestellverfahrens für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 geprüft.

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
			<p>takt ab Luzern nach Merlischachen, Küsnacht und Immenensee Abends nach 22 Uhr zu verlängern, damit auch kulturelle und sportliche Anlässe, welche meistens um 22 bis 23 Uhr enden, ohne längere Wartezeiten für die Heimreise benützt werden könne. Gleichzeitig wäre ein schlanker Anschluss von den FV-Zügen aus Basel bzw. Deutschland gewährleistet.</p>	
		IGöV Zentralschweiz	<p>Die IGöV Zentralschweiz wünscht sich ein klares Bekenntnis des Kantons zur schienegebunden Anbindung des Bezirks Küsnacht. Dies betreffe vor allem den unbefriedigenden Abendverkehr. Die IGöV Zentralschweiz fordert eine mindestens stündliche Bedienung vor allem in Lastrichtung Luzern - Küsnacht mit taktmässigen Abfahrtszeiten ab Luzern. Ebenso sei sicherzustellen, dass sämtliche Züge im Gegensatz zu heute Anschlüsse zumindest vom/zum Hauptplatz hätten. So sei die S3 Küsnacht ab 22:26 Uhr in Richtung Brunnen vom Hauptplatz aus nicht erreichbar, wodurch eine schmerzhaft kantoninterne Lücke im Verkehr mit</p>	<p>Antrag wird aufgenommen und im Prozess des nächsten Bestellverfahrens für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 geprüft.</p>

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
			dem Schwyzer Talkessel be- stünde.	
60.502 (Bus) Schwyz Post - Brunnen - Gersau - Weggis - Küss- nacht		Kanton Luzern	Die bekannten Fahrplanlücken am Wochenende zwischen Vitz- nau – Weggis – Küssnacht am Rigi sollen geschlossen werden.	Die Schliessung der Taktlücken ist auch vom Kanton Schwyz vorgesehen und wird im Prozess des nächsten Bestellverfahrens für die Fahrplanjah- re 2020 und 2021 geprüft.
		Kanton Luzern	Für die Liniensperre (Baustellen Vitznau - Gersau) sind entspre- chende Mehraufwendungen ein- zuplanen	Der Kanton Schwyz hat im Finanzplan 2020 zusätzliche Mittel für die Busli- nie 60.502 eingestellt.

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
		Kanton Luzern	<p>Unklar sei gemäss Kanton Luzern die zukünftige Anbindung an die Seilbahn in Weggis mit den Linien 2 und/oder 28, auch im Zusammenhang mit der Baustelle in Weggis auf der Gotthardstrasse. Massnahmen im Kanton Schwyz (bspw. Durchbindungen) dürfen diese noch offenen Punkte nicht determinieren.</p> <p>Der Verzicht des konsequenten Bus/Schiff Anschlusses in Weggis per Fahrplan 2019 führe zu Kritik. Die Fragen der zukünftigen Anbindung der Seilbahn, des Schiffsanschlusses sowie die Abstimmung mit der Linie 28 und lokalen Angeboten (z.B. Ortsbus Weggis) sollen in einem gemeinsamen Projekt mit dem Kanton Schwyz und der Gemeinde Weggis geklärt werden.</p>	<p>Die Rahmenbedingungen für die Gestaltungsmöglichkeiten des Fahrplans/Erschliessung in Weggis sind im Dokument „Buslinie 60.502 Küssnacht – Weggis – Brunnen – Schwyz, Änderung der Streckenführung, Anschluss Pendlerschiff“ für die Fahrplanhorizonte bis 2025 aufgezeigt.</p> <p>Die Anschlüsse in Weggis vom Bus zum 07 Uhr - Pendlerschiff nach Luzern bleiben ganzjährig sichergestellt.</p> <p>Die Anschlüsse in Weggis am Abend vom Pendlerschiff ab Luzern zum Bus Richtung Vitznau bleiben im Frühling-Herbst und Winterfahrplan der SGV gewährleistet.</p> <p>Fragestellungen zur Anbindung Seilbahn sowie lokalen Angeboten sind zwischen der betroffenen Gemeinde und dem Kanton Luzern zu klären.</p>
60.528 (Bus) Vitznau – Rotkreuz		Kanton Luzern	<p>Das Mengengerüst und die zeitliche Fahrlage zwischen den Linien 28, 52 und 53 zwischen Küssnacht und Rotkreuz seien soweit wie möglich zu koordinieren und zu optimieren. Eine Führung der neuen Buslinie 52 via Meierskappel solle geprüft werden.</p> <p>– Der VVL schlägt vor, die Fahrlage und die Linienführung der</p>	<p>Die Interessen des Kantons Luzern werden aufgenommen und im Rahmen der Umsetzung der öV-Massnahme 3.1 „Stärkung Korridor Küssnacht – Fänn – Rotkreuz“ geprüft.</p>

Linie		Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
			<p>Buslinie 28 via Küssnacht Bahnhof nicht zu verändern.</p> <p>– Für den VVL ist es denkbar, dass das Mengengerüst auf dem Abschnitt Küssnacht–Vitznau in den nächsten Jahren in Abstimmung mit dem Kanton Schwyz und in Zusammenhang mit dem Wegfall des Bus/Schiff-Anschlusses in Weggis punktuell angepasst und damit verbessert wird. Dies wäre in einer gemeinsamen Studie zu untersuchen (siehe 60.502).</p> <p>– Weiterhin soll die Buslinie 28 nur während der Hauptverkehrszeit betrieben werden.</p>	
<p>60.529 (Bus) Meggen - Küssnacht - Udligenswil Post (- Root D4)</p>		<p>Kanton Luzern</p>	<p>Der VVL begrüsst es, dass die Linie bis Rotenhofstrasse geführt wird. Der VVL würde es weiter begrüssen, wenn die ganze Linie Root D4–Küssnacht Rotenhofstrasse nach RPV Vorgaben finanziert wäre.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>60.622 (Bus) Immensee – Küssnacht</p>		<p>SP</p>	<p>Zurzeit habe der Bus von Immensee nach Küssnacht am Bahnhof in Küssnacht nur jede Stunde Anschluss in Richtung Arth-Goldau, obwohl er jede halbe Stunde fahre. Es sei deshalb in der Detailplanung darauf zu achten, dass von Immensee via Küssnacht wieder jeweils im Halbstundentakt ein Anschluss</p>	<p>Antrag wird aufgenommen und im Prozess des nächsten Bestellverfahrens für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 geprüft.</p>

Linie	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
		nach Arth-Goldau bestehe.	

2.5 Anträge und Kommentare zur Aufnahme zusätzlicher Linien

Linie	Ausgangslage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
Buslinie 60.505 Schwyz – Ibergeregg - Oberiberg	<p>Die Buslinie über die Ibergeregg ist seit 2016 nicht mehr im Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs in Kanton Schwyz enthalten.</p> <p>Für die Jahre 2016 bis 2018 konnte der Linienbetrieb durch direktinteressierte aufrechterhalten bleiben. Die Gemeinden Schwyz, Illgau und Oberiberg sowie dem Bezirk Schwyz haben dazu eine Finanzierung vereinbart. Zudem wird seither pro Buspassagier ein Tageszuschlag von fünf Franken erhoben.</p>	<p>Parteien: CVP, JCVP, SP,</p> <p>Gemeinden: Illgau</p> <p>Interessenverbände: VCS Sektion Schwyz, IGöV Zentralschweiz, IGI Interessengemeinschaft Ibergeregg, Oberallmeind-Kooperation Schwyz, Ferien und Sportregion Ybrig, Schwyz Tourismus Erlebnisregion Mythen, Schwyzer Wanderwege, Pro Autobus Ibergeregg, Einwohnerverein Rickenbach-Aufiberg, Verkehrsverein Oberiberg, Stadttornverein Baden Eigentümer des Badenerhaus Oberiberg</p> <p>Transportunternehmen: Auto AG Schwyz, Rotenfluebahn Mythenregion AG, Hoch-Ybrig AG</p>	<p>Verschiedene Anträge sind zur (Wieder-) Aufnahme der Buslinie 60.505 in das Grundangebot 2020-2023 eingegangen.</p> <p>Gemäss Antragssteller rechtfertigen mehr als 100 ständige Einwohner entlang der Linie sowie zusätzlich rund 150 Einwohner im Weiler Aufiberg (Schwyz) /Vorderoberberg die Grunderschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Buslinie habe für die Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Mythenregion eine grosse Bedeutung. Im Einzugsgebiet der Buslinie werden rund 350 Betten in diversen Hotel- und Gruppenunterkünften aktiv bewirtschaftet. Zahlreiche Angebote sind an die Buslinie über die Ibergeregg gekoppelt. Allfällige Synergien mit dem Schulbus seien zu prüfen.</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.</p>

Linie	Ausgangslage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
Buslinie 60.506 Muotathal – Bisisthal - Sahli	<p>Die Buslinie ins Sahli ist seit 2016 nicht mehr im Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs in Kanton Schwyz enthalten.</p> <p>Der Buslinienbetrieb wird seither durch die Gemeinde Muotathal und den Bezirk gemeinsam bestellt und finanziert.</p> <p>Das Stimmvolk der Gemeinde Muotathal hat am 10. Juni 2018 der Weiterführung des Angebots der Buslinie 60.506 befristet bis ins Jahr 2023 zugestimmt.</p>	<p>Parteien: CVP, JCVP, SP</p> <p>Gemeinden: Muotathal</p> <p>Interessenverbände: Oberallmeind-Kooperation Schwyz, Schwyzer Wanderwege</p>	<p>Verschiedene Anträge sind zur (Wieder-) Aufnahme der Buslinie 60.506 in das Grundangebot 2020-2023 eingegangen.</p> <p>Gemäss Antragssteller rechtfertigen mehr als 100 ständige Einwohner entlang der Linie die Grunderschliessung des Bisisthal mit dem öffentlichen Verkehr (Ortsteile ganzes Bisisthal, Balm, Fugglen und Töbeli). Die Linie sei auch für den Freizeit und Tourismusverkehr von für die Region sehr wichtig.</p> <p>Der Schulbusbetrieb sei in das Busangebot integriert und die Leistung dafür durch die Schulträger Gemeinde und Bezirk finanziert. Diese Mitfinanzierung sichere die erforderliche Wirtschaftlichkeit.</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.</p>
Buslinie 70.188 Pfäffikon SZ – First - Chaltenboden - Biberbrugg	<p>Der Kanton hat sich 2016 aus der Mitfinanzierung der Buslinie 70.188 Pfäffikon SZ – First – Schindellegi-Feusisberg – Chaltenboden zurückgezogen. Die Linie ist seither nicht mehr im Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz enthalten.</p>	<p>SP</p>	<p>Die SP beantragt, die Buslinie Pfäffikon SZ – First - Schindellegi-Feusisberg – Chaltenboden wieder ins Grundangebot aufzunehmen und bis nach Biberbrugg zu verlängern. Die beiden Gewerbegebiete First und Chaltenboden sind gemäss Stellungnahme der SP in den vergangenen vier Jahren gewachsen und wachsen wei-</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.</p>

Linie	Ausgangslage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
	Die Buslinie verkehrt seit 2016 auf Bestellung der Gemeinde Freienbach als Ortsverkehrslinie im Abschnitt Pfäffikon SZ bis Pfäffikon SZ Roggenacker. Die Gebiete Schindellegi First und Schindellegi Chaltenboden sind mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen.		terhin beachtlich. In beiden Gebieten haben sich die Einkaufs- und Touristik-Angebote angesiedelt, die massgeblich auf eine Erschliessung mit öV angewiesen sind. Beide Gewerbegebiete verfügen heute über keinerlei öV-Anschluss. Die First sei nicht einmal mit einem Fuss- oder Radweg verbunden.	
		Gemeinde Feusisberg	Die Gemeinde Feusisberg beantragte bereits in Vergangenheit eine Verbesserung der öV-Erschliessung der Gemeindegebiete First, Pauli, Chaltenboden. Der Kanton weist die Zuständigkeit für Erschliessungslücken im Siedlungsgebiet der Gemeinde Feusisberg zu. Anlässlich einer Besprechung vom 01. Mai 2018 informierte das Amt für öffentlichen Verkehr die Gemeinde Feusisberg, dass die heutigen Rahmenbedingungen keine Buserschliessung mit den kantonalen Buslinien zulasse. Dieses Ergebnis resultierte nach Prüfung von sieben Varianten.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.
Bergbahn Sattel - Mostelberg	Im Rahmen des Grundangebots 2008-2011 hatte der Kantonsrat den Regierungsrat beauftragt, mögliche Gebiete bzw. Linien zu prüfen, welche zusätzlich zur Ortschaft Stoos	Gemeinde Sattel	Die Gemeinde Sattel beantragt die Aufnahme der Gondelbahn Sattel-Mostelberg ins Grundangebot 2020-2023. Die Gemeinde Sattel begründet	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.

Linie	Ausgangslage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
	<p>neu ins Grundangebot des öffentlichen Regionalverkehrs aufzunehmen sind. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 12. Oktober 2010 die Aufnahme der Ortsfraktion Mostelberg abgelehnt. Der Gemeinderat Sattel war mit dem Entscheid nicht einverstanden und ersuchte den Regierungsrat, das Gebiet Mostelberg sodann im neuen Grundangebot 2012-2015 aufzunehmen. Der Regierungsrat verzichtete auf eine Aufnahme der Gondelbahn Sattel-Mostelberg in den Grundangeboten 2012-2015 und 2016-2019. Auch im Entwurf des Grundangebots 2020-2023 ist die Aufnahme nicht vorgesehen.</p>		<p>den Entscheid mit der Bedeutung der Gondelbahn Sattel – Hochstuckli für die Grunderschliessung des Gebiets Mostelberg. Aus Sicht der Gemeinde erfüllt das Gebiet Mostelberg alle Kriterien, die zur Aufnahme der Gondelbahn ins Grundangebot berechtigen. Sie legt dazu dem Regierungsrat eine Studie vor.</p>	
<p>Bahnangebot: Verlängerung S26 aus dem Freiamt ab Rotkreuz bis nach Arth-Goldau</p>		<p>Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Zentral-schweiz (IGöV)</p>	<p>Nach Ende der Sperre Zugersee soll die S26 aus dem Freiamt ab Rotkreuz bis nach Arth-Goldau verlängert werden.</p> <p>Aus Sicht der IGöV würde die Durchbindung der S26 bis nach Arth-Goldau den NEAT Knoten massiv stärken. Eine geschätzte Bevölkerungszahl von einer Viertelmillion würde einen komfortablen und schnellen Zugang</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.</p>

Linie	Ausgangslage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
			<p>zu Innerschwyz und Gotthard Tessin erhalten. Ein Erfolg der Verlängerung hängt gemäss IGöV Zentralschweiz stark von einer schlanken Anschlussverbindung in Arth-Goldau Richtung Schwyz/Brunnen sowie Richtung Tessin/Italien ab. Im gegenwärtigen Fahrplan würde die verlängerte S26 gemäss IGöV zu unpassenden Zeiten in Arth-Goldau eintreffen bzw. abfahren. Mit Eröffnung des Eppenbergtunnels wird es gemäss IGöV zwangsläufig zu Fahrplananpassungen kommen. Es bestünde die Chance, die S26 sowohl in Arth-Goldau als auch in Lenzburg optimal ins Schweizer Bahnsystem zu integrieren.</p>	
<p>Versuchsbetrieb Schnellbus March - Schwyz</p>		<p>SP</p>	<p>Die SP beantragt die Einführung eines mehrjährigen Versuchsbetriebs eines Schnellbusses March – Schwyz mit Halt in Siebnen, Lachen, Biberbrugg mit z.B. zwei Kursen am Morgen und am Abend.</p> <p>Der Antrag wird damit begründet, dass die heutige öV-Anbindung von der March in den Kantonshauptort Schwyz kompliziert und zeitraubend sei. Als Vorbild wird von der SP die</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.</p>

Linie	Ausgangslage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Begründung / Entscheid
			erfolgreiche Einführung des Tellbus Altdorf – Luzern genannt.	
Einführung Buslinie Arth-Goldau – Immensee - Küsnacht	<p>Am 26. Januar 2018 haben Kantonsrat Jonathan Prelicz und vier Mitunterzeichnende ein Postulat eingereicht, welches die Aufnahme einer Busverbindung Arth-Goldau - Immensee – Küsnacht verlangt.</p> <p>Mit Beschluss Nr. 495/2018 vom 26. Juni 2018 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat das Postulat als nicht erheblich zu erklären. Begründet wurde der Entscheid des Regierungsrats mit der geringen Bedeutung dieser Verkehrsbeziehung.</p>	SP	<p>Die SP beantragt eine Busverbindung Arth-Goldau – Immensee - Küsnacht ins Grundangebot aufzunehmen.</p> <p>Aus Sicht der SP bestehen heute rund um die Rigi Busverbindungen. Einzig zwischen Arth und Immensee klaffe eine Lücke. Gemäss Stellungnahme SP dauert eine Reise von Arth ins sechs Kilometer entfernte Immensee teilweise 40 Minuten. Beim Strassenverkehr sei der Regierungsrat bereit 30 Millionen Franken für eine neue Autobahnauffahrt Richtung Küsnacht auszugeben, mit der Begründung die Kantonsstrassen zu entlasten. Mit einem Bruchteil dieser Kosten könnte gemäss SP nicht nur die Kantonsstrasse, sondern auch die Autobahn von einigem Privatverkehr entlastet werden.</p>	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 Aufnahme zusätzlicher Linien.

2.6 Anträge und Kommentare zu zusätzlichen Entwicklungsfeldern

Entwicklungsfelder

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Anschluss in Arth-Goldau zu den Rigi Bahnen		Pro Bahn Zentralschweiz	<p>Pro Bahn Zentralschweiz fordert ein Entwicklungsfeld zur Optimierung der Anschlüsse zu den Rigi Bahnen in Arth-Goldau.</p> <p>Begründung: Der Bahnhof Arth-Goldau sei DER Bahnhub für die ÖV-Reisenden auf die Rigi. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb dies kein Entwicklungsfeld sei. Dringend nötig wären gemäss Pro-Bahn bessere Anschlüsse an die Züge in Arth-Goldau für die Reisenden von und zu den Rigi Bahnen. Heute bestünde für die Weiterfahrt in alle Richtungen eine Wartezeit von 23 resp. 24 Minuten, für die Reisenden auf die Rigi von 24 bis 26 Minuten!</p> <p>Reisende von der Rigi, welche auf dem Hochbahnhof aussteigen, hätten zudem das zweifelhafte Vergnügen, dem Voralpenexpress Richtung Luzern bei seiner Abfahrt zuzuschauen und müssten dann 23 Minuten war-</p>	<p>Eine Anpassung des nationalen Fahrplans abgestimmt auf die Anschlüsse der Rigi-Bahn ist nicht realistisch. Das Angebot der Rigi-Bahn ist nicht Bestandteil des Grundangebots. Sie ist frei in der Gestaltung ihres Fahrplans. Auf ein Entwicklungsfeld wird verzichtet.</p>

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			ten.	
Entwicklungsfeld umweltfreundliche Busse		GLP	<p>Die Grünliberale Partei fordert ein zusätzliches Entwicklungsfeld „Umweltfreundliche Busse“.</p> <p>Dieses Entwicklungsfeld solle zum Ziel haben, mittelfristig den Anteil ökologischer Busse zu erhöhen. Dazu seien geeignete Linien für einen Betrieb mit ökologisch angetriebenen Bussen zu bestimmen und darauf aufbauend ist ein Zielwert für den Anteil ökologischer Busse festzulegen. Die entsprechende Umsetzung sei zu initiieren und finanziell zu unterstützen.</p> <p>Gemäss GLP seien Busse mit einem ökologischen Antrieb kein Thema im vorgelegten Grundangebot. Es dürfe unbestritten sein, dass auch der regionale öffentliche Verkehr einen Beitrag zur Energiewende und zur Verminderung des (CO2-Ausstoss) leisten solle.</p>	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.4 „Entwicklungsfelder“.
Entwicklungsfeld autonomes Fahren		GLP	<p>Im Grundangebot sei ein zusätzliches Entwicklungsfeld aufzunehmen, mit dem Pionierprojekte angeregt und lokale Initiativen unterstützt werden sollen. In einer Pilotregion soll ein Testbetrieb angestrebt werden. Dazu seien Fachinformationen kan-</p>	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.4 „Entwicklungsfelder“.

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>tonsspezifisch aufzubereiten und zugänglich zu machen (Dialog mit potentiellen Nutzern). Die Grünliberalen sehen ein grosses Potential für die Bedienung der Randregionen bzw. für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs in Randzeiten mit autonom fahrenden Fahrzeugen. Das Thema werde im Grundangebot allerdings nur sehr stiefmütterlich behandelt. Gemäss GLP solle der Kanton die Entwicklung aktiv unterstützen, besonders auch um Erfahrungen und Kompetenzen im Kanton rechtzeitig aufzubauen und Entwicklungen frühzeitig erkennen, beurteilen und einplanen zu können.</p>	
<p>Entwicklungsfeld Regionalbahn Ausserschwyz</p>		GLP	<p>Im Grundangebot sei ein zusätzliches Entwicklungsfeld aufzunehmen, welches die Prüfung alternativer Ansätze wie eine Stadtbahn Obersee, eine Regionalbahn Ausserschwyz und die Entkoppelung vom ZVV vorsieht. Die Diskussion mit den Betroffenen sei auch unter dem Aspekt der regionalen Entwicklung zu sehen.</p> <p>Begründung: Der schienengebundene Regio-</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.4 „Entwicklungsfelder“.</p>

Thema	Text Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>nalverkehr komme zunehmend unter die Räder. Die Stadtbahn Obersee sei im Grundangebot kein Thema mehr. Die Situation in der Obermarch sei aktuell ungenügend und es zeichne sich ab, dass dies auf lange Jahre so bleiben werde (Gefahr der Verfestigung) oder sich gar verschlechtern wird. Das Hinterfragen einer einseitigen Ausrichtung des Bahnangebotes auf Zürich darf kein Tabu sein. Ein Ausbau des Knotens Pfäffikon zu einem kantonalen Hub (analog wie in Arth-Goldau) verspricht aus Sicht der Grünliberalen langfristig einen grösseren Nutzen für die Wirtschaft und die Bewohner der Region.</p>	
<p>Entwicklungsfeld für die Stadtbahn Obersee</p>		<p>SP</p>	<p>Die SP beantragt ein Entwicklungsfeld „Stadtbahn Obersee“ in die Planung aufzunehmen, welches die laufende Stadtbahnplanung auf der St. Galler Seeseite auf die Schwyzer Seeseite verlängert. In diesem Entwicklungsfeld sollen die notwendigen Planungen für Gleisinfrastruktur und Rollmaterial für eine Direktverbindung aus der March bis nach Rapperswil vorangetrieben werden.</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.4 „Entwicklungsfelder“.</p>

2.7 Anträge und Kommentare zu allgemeinen Themen

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Entwicklungsfeld für den Tarifverbund Schwyz	<p>Der Zonentarif mit den Flächenzonen des Tarifverbunds Schwyz existiert seit dem Jahr 2004. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsangebot verändert. Das Ziel des Entwicklungsfelds ist eine Vereinfachung des Tarifverbunds Schwyz, die Optimierung der Erlöse sowie die Anpassung an das neue Verkehrsangebot. Diese Anpassung hat keine zusätzlichen Abgeltungen zur Folge.</p> <p>Begleitender Bericht zum Grundangebot 2020-2023, Kapitel 18, Entwicklungsfeld für den Tarifverbund Schwyz, Seite 44</p>	CVP	Tarifverbunde werden von der CVP unterstützt, da sie das Reisen vereinfachen und entsprechend auch die Attraktivität des öV erhöhen. Die Anpassung des Tarifverbund Schwyz an das geänderte Verkehrsangebot ab 2021 wird begrüsst. Tarifverbunde sollen laufend optimiert und gefestigt werden.	Kenntnisnahme
		GLP	Tarifanpassungen, insbesondere in Spitzenzeiten dürfen gemäss GLP kein Tabu sein. Qualität habe ihren Preis, auch für den Kunden. Die GLP erachtet die Mobilität insgesamt (auch beim öV) als zu günstig. Zu prüfen seien flexible Tarife im Sinne des (Spitzenverkehrs-) Verursacher- und Nachfrageprinzip. Die resultierenden Mehreinnahmen seien für eine Verbesserung des Angebotes zu verwenden.	Kenntnisnahme
		Gemeinde Rothenthurm	Die Gemeinde Rothenthurm beantragt die Zusammenlegung der Tarifzonen 677/678, damit Reisen innerhalb des Gemeindegebiets mit einer Tarifzone möglich sein.	Input wird im Rahmen des geplanten Projekts zur Überarbeitung des Tarifverbunds Schwyz geprüft.
			Auf dem Gemeindegebiet von Rothenthurm bestünden heute	

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			zwei Tarifzonen (677 Rothenthurm und 678 Altmatt). Im Vergleich zu anderen Gemeinden/Bezirken und in Anbetracht der kurzen Distanz und Fahrzeit zwischen Biberegg und der äusseren Altmatt, seien diese Zonen sehr klein gehalten. Aus diesem Grund beantrage die Gemeinde Rothenthurm die Zusammenlegung der beiden Zonen oder, falls dies nicht möglich sein sollte, die Verlegung der äusseren Altmatt auf die Tarifzongrenze 677/678.	
		Kanton Luzern	Zwischen den Tarifverbänden Passepartout und Schwyz beständen Optimierungs- und Synergiepotential, welches aufzuzeigen sei. Zu berücksichtigen seien beispielsweise Wahlstrecken aus den Luzerner Gemeinden Richtung Zug/Zürich via Arth-Goldau.	Input wird im Rahmen des geplanten Projekts zur Überarbeitung des Tarifverbunds Schwyz geprüft.
		VCS Sektion Schwyz	Im Hinblick auf die angestrebte Verbesserung der Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz sei auch auf dieser Relation eine einfache, für die Bahnbenutzer durchschaubare Regelung zu finden. Aktuell durchfährt jemand, der von der March nach Schwyz fährt, drei verschiedene	Input wird im Rahmen des geplanten Projekts zur Überarbeitung des Tarifverbunds Schwyz geprüft.

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>Verkehrs- und Tarifverbunde, mit dem Resultat, dass das Ortsnetz in Schwyz in einem normalen am Automaten gelösten Billett nicht enthalten sei. Als Minimallösung schlägt der VCS vor, dass die SOB-Strecke ab Pfäffikon - analog etwa zum Ostwind Plus die Strecken ab Winterthur - zumindest in der Tageskarte nach Schwyz und weiteren Destinationen im Tarifverbund Schwyz enthalten sei (gegen einen bescheidenen Aufschlag). Idealerweise könnte ein vergleichbares Angebot auch aus dem Ostwind aus der March entworfen werden.</p>	
<p>Abendangebot und Nachtangebote</p>	<p>Das öV-Angebot bleibt wirtschaftlich tragbar. Es ist auf die vorhandene Siedlungsstruktur und das damit verbundene Nachfragepotenzial abgestimmt. Im ländlichen Raum bleibt eine bedarfsgerechte Grunderschliessung sichergestellt. Das Angebot ab 20 Uhr bleibt reduziert. Nachtangebote werden durch den Kanton nicht bestellt. Tagsüber in den Nebenverkehrszeiten ist das Angebot der Nachfrage angepasst.</p>	<p>SVP, CVP, SP, GLP, JCVP, Gemeinde Altendorf, VCS Sektion Schwyz, Pro Bahn Zentralschweiz, Auto AG Schwyz</p>	<p>Die SVP befürwortet klar die ablehnende Haltung zu irgendwelchen Nachtschwärmer Angeboten. Solche individuellen Wünsche seien fraglos durch den Verursacher zu berappen. Sie dürften in keinem Fall der Allgemeinheit überwältzt werden.</p> <p>Die CVP und JCVP erachten einen punktuellen Ausbau des Angebots auch nach 20 Uhr (insbesondere an Wochenenden) und/oder alternative Betriebskonzepte (z.B. Taxito) als prüfenswert. Insbesondere im</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.1 „Stossrichtungen“.</p>

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>Entwurf Vorlage an den Kantonsrat, Kapitel 9. Stossrichtungen im Grundangebot 2020-2023, Seite 10</p>		<p>inneren Kantonsteil beurteilen sie das Angebot ab 20 Uhr unterdurchschnittlich bis schlecht.</p> <p>Die SP erachtet eine Weigerung zur Finanzierung von Nachtangeboten als nicht haltbar. Sie beantragt, dass Abend- und Nachtlinien an Wochenenden endlich auch unterstützt werden. Immer mehr Menschen wünschten wenigstens in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag eine Nachtbus Verbindung in die grösseren Orte des Kantons.</p> <p>Die Grünliberalen erwarten, dass Nachangebote nicht einfach a priori ausgeschlossen werden. Der Aufbau eines Nachtangebotes (und eines verbesserten Angebotes in Randstunden) soll zumindest geprüft werden, wie dies in der Strategie öffentlicher Verkehr vorgesehen sei.</p> <p>Die Auto AG Schwyz bemerkt, dass in den regelmässig durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfragen insbesondere das</p>	

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			<p>bisherige Fahrplan-Angebot nach 20.00 Uhr als unterdurchschnittlich bis schlecht eingestuft werde. Dementsprechend würde eine Verbesserung des Angebots am Abend eine höhere Gesamtzufriedenheit mit dem öV zur Folge haben. Die Auto AG Schwyz empfiehlt einen punktuellen Ausbau auch nach 20 Uhr.</p> <p>Die VCS-Sektion Schwyz zeigt sich sehr enttäuscht darüber, dass im neuen Grundangebot ein flächendeckendes, bedürfnisgerechtes Nachtangebot weiterhin kategorisch ausgeschlossen werde. Damit missachte die Planung im Kanton Schwyz nicht nur die gesellschaftlichen Entwicklungen, sondern hebe sich negativ von allen umliegenden Kantonen ab, die allesamt ein Nachtnetz kennen. Der VCS beantragt, falls es nicht möglich sei, bereits auf das kommende Grundangebot ein flächendeckendes Nachtnetz einzuführen, zumindest in einer Studie die möglichen Konsequenzen (Kosten etc.) eines ausgebauten Nachtangebots zu prüfen, damit für die Zukunft</p>	

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			klare Entscheidungsgrundlagen vorlägen. Pro Bahn Zentralschweiz fordert die Einführung von Nachtangeboten im Kanton Schwyz, vergleichbar mit den Nachbarkantonen.	
Digitalisierung, Automatisierung, Elektrifizierung	Der Kanton Schwyz beobachtet die technologischen Entwicklungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs. Sinnvolle Entwicklungen werden adaptiert, wenn die Rahmenbedingungen dafür stimmen. Entwurf Vorlage an den Kantonsrat Kapitel 14., Seite 15; Digitalisierung, Automatisierung, Elektrifizierung	SVP	Die SVP vom Kanton Schwyz steht kritisch zu Versuchen im Bereich Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung. Es solle zurückhaltend agiert werden bis die Systeme absolut sicher auch in Bezug auf Fremdeinwirken funktionieren täten. Auch in der Elektrifizierung im Autobusbereich sieht die SVP die Praxistauglichkeit als nicht gegeben und folglich steht sie ablehnend allfälligen Versuchen mit Elektrobussen gegenüber.	Kenntnisnahme
		CVP JCVP	Die CVP/JCVP beantragen die Elektromobilität zu fördern und entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. Die Parteien sehen die Automatisierung bis im Jahr 2023 als nicht realistisch. Vielmehr sei die Elektromobilität zu forcieren. Dabei sei nicht nur zu beobachten, sondern vielmehr aktiv zu handeln.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.4 „Entwicklungsfelder“.

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
		GLP	Die GLP erachtet die Themen autonomes Fahren und umweltfreundliche Busse als wichtig. Das Thema werde im Grundangebot 2020-2023 stiefmütterlich behandelt. Es sollen Entwicklungsfelder definiert werden und entsprechende Versuche auch unterstützt werden.	Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.4 „Entwicklungsfelder“.
Erfolgskontrolle 2013-2016 Steigerung Fahrplankilometer im Verhältnis zu den Personenkilometer	Begleitender Bericht zum Grundangebot 2020-2023, Kapitel 4, Rückblick und Erfolgskontrolle 2013-2016, Seite 13 und ff.	FDP	Der Bericht zur Vernehmlassungsvorlage analysiert die Entwicklung der letzten Jahre. Die Steigerung der Fahrplankilometer um 14.7% ist weit grösser als die Steigerung der Personenkilometer von 2.5%. Die Personenkilometer können das Wachstum am Angebot somit nicht kompensieren, was in der nächsten Überprüfung berücksichtigt werden sollte.	Kenntnisnahme
Zusammenarbeit SOB und SBB beim Fernverkehr	Die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die SBB haben eine langfristige Zusammenarbeit beschlossen. Die SOB wird ab 2020 zwei Fernverkehrslinien der SBB fahren und vermarkten. Dies wird in eigener betrieblicher Verantwortung erfolgen, aber unter dem Dach einer einheitlichen SBB Fernverkehrskonzession.	SVP	Wie sieht der Kanton Schwyz, vertreten durch die Regierung, die Entwicklung der SOB aus Sicht vom Risiko-Management, wenn sich die SOB zunehmend auf ehemaligen „wenig rentabel?!“ SBB-Strecken engagiert? Ähnliche Überlegungen zum Erreichen von Skalen hatte auch mal die Swissair getätigt und wie diese Hunter-Strategie endete, ist ein trauriger Teil Schweizer Geschichte.	Der Kanton, vertreten durch den Regierungsrat, übt im Rahmen seines Verwaltungsratsmandats die Aufsichtspflicht über die Schweizerische Südostbahn aus. Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB sieht vor, dass die SOB zwei Fernverkehrslinien im Auftrag der SBB betreiben wird. 1. Interregio über die Gotthard Bergstrecke (Zürich/Basel –

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
				<p>Arth-Goldau – Erstfeld – Göschenen – Locarno)</p> <p>2. Interregio Bern via Burgdorf – Langenthal nach Zürich – Chur</p> <p>Die SOB wird für den Betrieb der Strecken von den SBB entschädigt. Das unternehmerische Risiko für die beiden Strecken liegt weiterhin bei den SBB.</p> <p>Der Kanton Schwyz profitiert durch die Kooperation ab 2021 von einem verbesserten Angebot. Die stündlichen Interregio-Züge ab Basel und Zürich verkehren via Arth-Goldau, Schwyz, Brunnen, Flüelen, Erstfeld neu wieder direkt nach Göschenen und weiter ins Tessin bis Locarno.</p> <p>Das SOB-Angebot schafft attraktive Verbindungen ins Gotthardgebiet, Oberwallis und ins Tessin. Reisende profitieren von modernem Rollmaterial.</p>
Verbesserung der Erreichbarkeit von Freizeit- und Ausflugseinrichtungen – Touristischer Verkehr	<p>Ab 2020 werden auf einzelnen Buslinien in der Verkehrsregion Einsiedeln, Ybrig, Alpthal und Innerschwyz punktuelle Angebotsverbesserungen umgesetzt, mit dem Ziel, dass der öV mehr Anteile am Frei-</p>	<p>GLP</p>	<p>Das Ziel beim Tourismus- und Freizeitverkehr mehr Anteile durch den öffentlichen Verkehr zu bewältigen, wird von den Grünliberalen grundsätzlich unterstützt. Allerdings dürfe gemäss GLP alleine mit einer</p>	<p>Siehe Dokument Ergebnisse aus der Vernehmlassung Kapitel 4.5 „Aufnahme zusätzlicher Linien“.</p>

Thema	Aussage Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	<p>zeit- und Ausflugsverkehr zu übernehmen kann. Der öV soll einen Beitrag zur Bewältigung des Gesamtverkehrs leisten.</p>		<p>Subvention von touristisch interessanten Linien kaum eine spürbare Verlagerung erreicht werden. Vielmehr sei zu erwarten, dass mit zusätzlichen Angeboten andere Zielgruppen angesprochen würden und insgesamt ein Mehrverkehr resultiere. Tourismusförderung könne nicht Aufgabe des Grundangebotes sein. Priorität habe die Bewältigung der zunehmenden, alltäglichen Verkehrsprobleme in den urbanen und periurbane Zentren. Dort sollen die (beschränkten) Mittel in erster Linie eingesetzt werden. Touristische Angebote sollen durch den Kanton primär auf organisatorischer Ebene (einheitliche Ticketsysteme, Aufnahme in den Fahrplan, Einbindung in das Fahrplankonzept, etc.) unterstützt werden. Subventionen sollen nur in Ausnahmefällen gesprochen werden (wenn es klare Hinweise gäbe, dass der MIV dadurch abnehme und nicht einfach ein zusätzliches Angebot geschaffen würde).</p>	

2.8 Anträge und Kommentare zu Bahn- und Bus Infrastrukturen

Thema/Linie	Angebot Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Bau von Urmibergtunnel mittels Vorfinanzierung	Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs regelt das öV-Verkehrs-Angebot im Kanton Schwyz für die Jahre 2020-2023. Infrastrukturthemen sind nicht Bestandteil der Kantonsrats-Vorlage zum Grundangebots	SP	Gemäss SP bestünde auf der Nord-Süd-Achse beim Nadelöhr Arth-Goldau – Erstfeld die Gefahr, dass der Personenverkehr von der Schiene auf die Strasse verdrängt werde. Es sei deshalb mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln auf eine rasche Realisierung der geplanten GBT-Zulaufstrecke mit Urmiberg- und Axentunnel hinzuwirken. Es soll eine kantonale Vorfinanzierung der dafür nötigen Planung in die Wege geleitet werden. Ein drittes Gleis durch die Dörfer des inneren Kantonsteils dürfe hingegen keine Option sein.	<p>Infrastrukturen sind nicht Inhalt des Grundangebots und dessen Beschlussfassung.</p> <p>Bahninfrastrukturen werden im Prozess FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) unter dem Lead des Bundes behandelt. Der Axen- und der Urmibergtunnel fanden keine Aufnahme in das Ausbauprogramm 2030/2035. Solange die Elemente Axen und Urmiberg nicht in einem beschlossenen FABI-Ausbauprogramm enthalten sind, ist eine Vorfinanzierung nicht möglich. Der FABI-Ausbau schritt 2040 wird der richtige Zeitpunkt sein, um den Axen- und Urmibergtunnel zu fordern. Ein Ausbau der NEAT-Zulaufstrecke soll dann gemeinsam von allen sechs Zentralschweizer Kantonen zusammengefordert werden.</p>
Realisierung neuer Bahnhalttestellen in der March/Höfe	Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs regelt das öV-Angebot im Kanton Schwyz für die Jahre 2020-2023. Infrastrukturthemen sind	SP	Die SP fordert ein Entwicklungsfeld «Neue Bahnhalttestellen» in die Planung aufzunehmen. In diesem Entwicklungsfeld soll die Realisierung der Bahnhalttestellen «Seedamm-Center», «Altendorf,	<p>Infrastrukturen sind nicht Inhalt des Grundangebots und dessen Beschlussfassung.</p> <p>Neue Bahnhalttestellen werden im Prozess FABI (Finanzierung und</p>

Thema/Linie	Angebot Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
	nicht Bestandteil der Kantonsrats-Vorlage zum Grundangebots		Seestatt», «Buttikon Dorf» und «Schübelbach Dorf» vorangetrieben werden. Die Strasseninfrastruktur in grossen Teilen der March und Höfe habe ihre Kapazitätsgrenze erreicht oder gar überschritten. Analog der Stadtbahn Zug könne ein massgeblicher Anteil an Personen zum Umstieg vom Auto auf den Zug bewegt werden.	Ausbau der Bahninfrastruktur) unter dem Lead des Bundes behandelt. Der Kanton Schwyz hat im Rahmen des Ausbaus 2030/2035 ein Angebotskonzept und zusätzliche Haltestellen gemäss öV-Strategie angemeldet. Das Bundesparlament wird im Jahr 2019 den Ausbaus 2030/2035 beraten/beschliessen.
Behindertengerechter Ausbau der Bahn- und Bushaltestellen nach BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) –bis 2023	Das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs regelt das öV-Angebot im Kanton Schwyz für die Jahre 2020-2023. Infrastrukturthemen sind nicht Bestandteil der Kantonsrats-Vorlage zum Grundangebots	CVP	Die CVP unterstützt die Bestrebungen hin zum hindernisfreien öffentlichen Verkehr, dass dieser durch Menschen mit Beeinträchtigungen autonom benutzt werden könne. Allerdings seien die Bushaltestellen ausserhalb der Fahrbahn anzuordnen, damit der Individualverkehr nicht zusätzlich behindert werde.	Kenntnisnahme
		SP	Die SP beantragt den Ausbau von Bushaltestellen, Busbahnhöfen und SBB-Bahnhöfe hinsichtlich der Frist zum behindertengerechten Ausbau des öV bis 2023 (Behindertengleichstellungsgesetz). Die Regierung wird aufgefordert, sich für die Sanierung der unzähligen Bushaltestellen und der verschiedenen Bus- Knotenbahnhöfe einzusetzen sowie die Gemeinden in Planung und Finanzierung zu unterstützen. Zudem soll er sich einsetzen für die Sanierung der	Infrastrukturen sind nicht Inhalt des Grundangebots und dessen Beschlussfassung. Im Kanton Schwyz liegt die Verantwortlichkeit für den Aus-/Umbau von Bushaltestellen beim Strassenträger (Kanton, Bezirk, Gemeinde). Für die Planung, Entwicklung und Bewirtschaftung der Busbahnhöfe sind grundsätzlich die Gemeinden zuständig. Eine kantonale Unter-

Thema/Linie	Angebot Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
			Bahnhöfe Brunnen, Schwyz, Steinen und Pfäffikon. Die SP erwartet, dass der Regierungsrat aufzeigt, wie die Sanierung sämtlicher Bahnhöfe und Bushaltestellen bis 2023 angepackt werden.	<p>stützung erfolgt im Rahmen der ESP-Politik.</p> <p>Bahnhaltestellen werden im Auftrag des Bundes durch die Bahn-Infrastruktur-Betreiber behindertengerecht saniert.</p> <p>Bei den SBB-Bahnhöfen Pfäffikon SZ und Steinen ist die Sanierung abgeschlossen. Brunnen wird gemäss aktueller Planung von SBB Infrastruktur im Jahr 2021 saniert, Schwyz im Jahr 2022.</p>
		Pro Infirmis Uri Schwyz Zug	Im Bericht zum öV Grundangebot fehle ein klares Bekenntnis zur einer Umsetzung der autonomen Benutzbarkeit des öV. Es fehlen materielle Aussagen darüber, wie dies im Busbetrieb erreicht werden soll. So fehle ein Hinweis, wonach die VSS Norm 640 075 (Fussgänger-verkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum) als Regel der Technik gelte. Pro Infirmis bittet die Unterlagen durch eindeutige Verweise auf die autonome Benutzbarkeit und der dazu erforderlichen minimalen Kantenhöhe von 0.22 m zu ergänzen und gleichzeitig auf die VSS 640 075 als verbindliches Regelwerk zu verweisen.	Infrastrukturen sind nicht Inhalt des Grundangebots und dessen Beschlussfassung. Aus diesem Grund fehlen im Grundangebot materielle Aussagen wie Normen oder Masse für die autonome Benutzbarkeit von Bushaltestellen.
Ausbau Bushöfe von kantonaler		Gemeinde Schwyz	Es dürfe nicht übersehen werden, dass für die Gemeinde Schwyz durch zwei zentrale Busdrehschei-	Gemäss Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs kann der Kanton Bezirken oder Ge-

Thema/Linie	Angebot Anhörungsvorlage	Antragsteller	Anträge aus der Anhörung	Kommentar
Bedeutung			ben bei Schwyz Post und am Bahnhof Seewen eine markante Zentrumslast bestünde, welche bisher weder über den innerkantonalen Finanzausgleich noch über andere Finanzierungsgefässe ausgeglichen würden. Die Bedeutung der Bushöfe Schwyz Post und Schwyz Bahnhof ginge weit über die Gemeindegrenze hinaus. Die Gemeinde Schwyz ist deshalb der Meinung, dass sich der Kanton an den dringend notwendigen Ausbauten angemessen beteiligen sollte.	meinden Investitionsbeiträge an Busdreh scheiben leisten. Der Kanton beteiligt sich dabei an Kosten, welche im Zusammenhang mit dem Regionalverkehrsangebot stehen.
		VCS Sektion Schwyz	Es sei irritierend, dass ein neuer Busbahnhof in Pfäffikon im Grundangebot 2020-2023 in der betreffenden Verkehrsregion Höfe nicht erwähnt sei. Es soll ein vorrangiges Ziel sein, den in seiner primitiven Schlichtheit unübertroffenen Busbahnhof Pfäffikon baldmöglichst durch eine kundenfreundlichere Lösung zu ersetzen.	Infrastrukturen sind nicht Inhalt des Grundangebots und dessen Beschlussfassung. Der Busbahnhof Pfäffikon SZ ist daher bei den Angebotszielen in der Verkehrsregion Höfe nicht explizit thematisiert.