

Beschluss Nr. 1260/2014

Schwyz, 10. Dezember 2014 / ju

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2016–2019

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Das neue Grundangebot baut auf dem laufenden Grundangebot 2012–2015 auf, berücksichtigt die Erkenntnisse der „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ und setzt die Massnahme „Überprüfung Reduktion Grundangebot öffentlicher Verkehr“ des Entlastungsprogramms 2014–2017 um. Angebotsseitig gilt es, das bisherige Angebot den geänderten Rahmenbedingungen durch die Eröffnung des Gotthardbasistunnels und die Sperrung des Zugersee-Ostufers aufwärtskompatibel und strategiekonform anzupassen.

Um die Massnahme „Überprüfung Reduktion Grundangebot öffentlicher Verkehr“ des Entlastungsprogramms 2014–2017 umsetzen zu können, wurden sämtliche öV-Linien systematisch auf mögliche Einsparpotenziale untersucht. Aufgrund des Sparauftrags wurde darauf verzichtet, ein Szenario mit einer Fortschreibung des Angebots ohne Angebotsabbau zu erarbeiten. Aufgrund der Überprüfungen resultierten zwei Sparszenarien: Ein Sparszenario „Moderat“, welches zur Umsetzung empfohlen wird sowie ein Sparszenario „Radikal“, welches nur mit einer Gesetzesänderung umsetzbar ist. Der Finanzrahmen für den Anteil des Kantons Schwyz am Abgeltungsbedarf beträgt beim Sparszenario „Moderat“ für die Jahre 2016–2019 15.7 Mio. Franken bis 17.8 Mio. Franken pro Jahr.

2. Ausgangslage

2.1 Zuständigkeit

Gemäss § 10 Bst. a des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) liegt es in der Zuständigkeit des Kantonsrats, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs zu genehmigen. Die Bezirke und Gemeinden hatten im Sinne von § 11 Bst. a GöV die Gelegenheit, in den Monaten Dezember 2013 und Januar 2014 Begehren zum neuen Grundangebot einzubringen und in den Monaten September und Oktober 2014 eine Stellungnahme zum Anhörungsbericht abzugeben.

2.2 Geltungsdauer

Das laufende Grundangebot 2012–2015 hat der Kantonsrat im Herbst 2010 genehmigt. Der Fahrplanwechsel erfolgt jeweils Mitte Dezember. Die Abgeltungsperiode bezieht sich aber auf ein Budgetjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember im selben Jahr. Das kommende Grundangebot wird deshalb erstmals im Jahre 2016 und letztmals 2019 für den Kanton Schwyz budgetwirksam.

2.3 Basis Grundangebot 2012–2015

Im Verlaufe der Dauer des laufenden Grundangebots 2012–2015 konnten diverse Entwicklungsfelder und Angebotsanpassungen umgesetzt werden:

- In der March, Höfe und Region Einsiedeln/Ybrig musste das Bahn- und Bussystem an das geänderte Angebot der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich angepasst werden. Trotz wegfalender Halte und zeitlicher Verschiebungen konnte die Angebotsqualität mehrheitlich gehalten sowie einige Verbesserungen im Busbereich umgesetzt werden.
- Auf der Linie Arth-Goldau–Rotkreuz verkehren zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend je drei Kurspaare. Die Verlängerung dieses Angebots bis ins Rontal konnte nicht vollzogen werden, da es an den Trasseen mangelt. Das Angebot erreichte noch keine befriedigende Auslastung. Es soll jedoch weitergeführt und optimiert werden, da infolge der Sperrung des Zugersee Ostufers im Jahre 2017 bis Mitte 2018 auf diesem Korridor ein Halbstundentakt zwischen Arth-Goldau und Rotkreuz entsteht, welcher eine erhöhte Nachfrage nach sich ziehen wird.
- Auf der SOB-Südrampe wurde die zwischen Sattel und Biberbrugg parallel zur Bahn verkehrende Buslinie 7 Schwyz–Biberbrugg zeitlich um 15 Minuten versetzt. Dadurch konnten die Verbindungen Innerschwyz–Ausserschwyz verbessert werden. Es ergeben sich schlanke Anschlüsse in Biberbrugg an die S40 Richtung Rapperswil, mit schlankem Anschluss in Pfäffikon an die S2 Richtung Siebnen-Wangen. Durch die Fahrlagenverschiebung der Buslinie 7 ergibt sich als positiver Nebeneffekt zwischen Sattel und Biberbrugg alternierend mit Bahn oder Bus ein Halbstundentakt. Eine grössere Anpassung des Schienenverkehrs mit Auswirkungen auf das SOB-Schienennetz zeichnet sich erst mit dem neuen Rollmaterial des Voralpenexpress und mit dem neuen Fernverkehrsangebot Arth-Goldau–Lugano ab circa 2020 ab. Es soll jedoch im neuen Grundangebot trotzdem ein Entwicklungsfeld für das Angebot auf dem SOB-Schienennetz vorgesehen werden, um die Frühverbindungen systematisieren zu können und somit für die Pendler in der Hauptverkehrszeit am Morgen Anschlüsse in Arth-Goldau und Pfäffikon gewähren zu können.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 sind im Z-Pass nebst den bestehenden Monats- und Jahresabonnements neu auch Einzelfahrausweise erhältlich. Dank dieser Erweiterung werden die Vorzüge des bisherigen Z-Pass Abo-Verbundes auf Einzelreisende ausgedehnt und es ist somit das gesamte Fahrausweissortiment erhältlich.

2.4 Zweijährliches Bestellverfahren

Das Bestellverfahren findet, der geänderten Bundesgesetzgebung folgend, seit der Periode 2014 und 2015 zweijährlich statt. Die nächste Periode ist für die Jahre 2016 und 2017 vorgesehen und stimmt mit dem Beginn des Grundangebots 2016–2019 überein. Ein Grundangebot enthält dementsprechend jeweils zwei Bestellperioden. Das Bestellverfahren des regionalen öffentlichen Verkehrs stützt sich auf das Grundangebot. Das Grundangebot gibt ein Mengengerüst (Taktsystem) auf einer Strecke des öffentlichen regionalen Verkehrs vor. Innerhalb dieser Bandbreite hat sich das Angebot zu bewegen. Beim Bestellverfahren ist ebenfalls der durch das Grundangebot

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

3. Entwicklung des Regionalverkehrs

3.1 Angebot

Der öffentliche Regionalverkehr im Kanton Schwyz erbringt im Jahr eine Fahrplankilometerleistung von über 7 Mio. Kilometer, wobei die Bahn rund 46% und die Busse rund 54% der Kilometerleistungen erbringen.

Insgesamt nahm die Fahrplankilometerleistung im regionalen Bahn- und Bus-Regionalverkehr zwischen 2009 und 2012 um 6% zu.

3.2 Nachfrage

Beim regionalen Bahnverkehr verläuft das Wachstum der gefahrenen Personenkilometer ähnlich der Entwicklung der Fahrplankilometer, also dem Angebotsausbau. Das bedeutet, dass die Ausbauten nachfragewirksam sind.

In den Busverkehrsregionen und bei den Seilbahnen, Schiffen und Bergbahnen zeichnet sich ebenfalls eine positive Entwicklung ab. Wobei beim anteilmässig kleinsten Bereich der Seilbahnen, Schiffe und Bergbahnen durch die Aufnahme der Stoosbahn eine überproportionale Entwicklung stattfand.

Insgesamt haben die durch die Reisenden gefahrenen Personenkilometer von 2009 bis 2012 um 2.3% zugenommen.

3.3 Betriebskosten

Die Betriebskosten des gesamten regionalen öV-Angebots sind zwischen 2009 und 2012 um 14% gestiegen, was einer jährlichen Steigerung von 3% entspricht. Der Anteil der Betriebskosten Bahn an den gesamten Betriebskosten beträgt 70%. Der Anteil der Betriebskosten bei den Busleistungen macht 26% der gesamten Betriebskosten aus. Die übrigen 4% der Betriebskosten verteilen sich auf die Angebote der Bergbahnen, Seilbahnen und Schiffe.

4. Kriterien zur Bestimmung des Angebots und des Verfahrens

Als Basis für das neue Grundangebot 2016–2019 soll das laufende Grundangebot 2012–2015 genommen werden. Die Kriterien des Grundangebots 2012–2015 wurden deshalb übernommen. So war es möglich, den bestehenden Linienraster in das neue Grundangebot zu überführen. Die Kriterien zur Aufnahme von Linien ins Grundangebot sind nachstehend noch einmal aufgeführt.

4.1 Rechtliche Vorgaben

4.1.1 Kantonale Rechtsgrundlage

Die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs stützt sich auf das GöV. Der Kanton richtet Beiträge an die Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Deckung von Betriebsfehlbeträgen von Transportunternehmungen des regionalen öffentlichen Verkehrs und an anre-

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

4.1.2 Rechtsgrundlage des Bundes

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

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

4.1.3 Übereinstimmung von kantonalem Recht und Bundesrecht

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

Für die Erschliessung einer Ortschaft mit dem regionalen Verkehr verlangt die Bundesgesetzgebung 100 ständige Einwohner. Der Kantonsrat hat diese Limite im Jahre 2009 im Kanton Schwyz ebenfalls von 300 auf 100 Personen gesenkt. Diesbezüglich stimmt das Grundangebot nun mit den Anforderungen des Bundes überein.

4.1.4 Differenzen zwischen Anforderungen des Bundes und des Kantons

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

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

4.1.5 Ausschluss aus dem Grundangebot

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

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

4.2 Festlegung des Angebotsumfangs

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

Gemäss Art. 7 ARPV gelten folgende Regelungen:

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

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

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

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

4.3 Untergeordnete Anpassungen des Grundangebots

Unabhängig von den Entwicklungsfeldern (dazu nachstehende Ziffer 6) muss es aber möglich sein, das auf vier Jahre ausgelegte Grundangebot neuen Erkenntnissen und Bedürfnissen anzupassen. Solche Anpassungen und Optimierungen können beispielsweise in folgenden Fällen sinnvoll sein:

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

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

5. Massnahme Entlastungsprogramm 2014–2017

5.1 Massnahmenbeschreibung

Im Entlastungsprogramm 2014–2017 ist als Massnahme unter Kapitel 6.4 die Überprüfung einer Reduktion des Angebotsumfangs im Grundangebot definiert. Die Resultate werden im Rahmen der Genehmigung des Grundangebots 2016–2019 dem Kantonsrat vorgelegt.

5.2 Methodik der Angebotsüberprüfung

Alle 59 öV-Linien oder Linienabschnitte im Kanton Schwyz mit Beteiligung des Kantons wurden systematisch auf mögliche Einsparpotenziale untersucht. Dabei kamen folgende Kriterien zur Anwendung: Der Kostendeckungsgrad, die Erfüllung der Erschliessungsberechtigung, die Erfüllung der Erschliessungsfunktion sowie die Mitfinanzierungssituation von Bund und Bezirken/Gemeinden.

Aus der Linienanalyse wurden Ansätze auf Einsparpotenziale entwickelt und mit den eingereichten Vorschlägen der Transportunternehmungen zusammengetragen. Anschliessend wurden die Ansätze auf ihre Effektivität und Machbarkeit hin bewertet. Wo nötig, wurden zusätzliche Berechnungen von den Transportunternehmungen angefordert.

5.3 Sparszenario Moderat: Rückzug der Kantonsbeteiligung

Die Resultate der Untersuchungen, Analysen und Bewertungen ergaben den Rückzug der Kantonsbeteiligung bei fünf Linien / Angeboten mit einer Abgeltungssumme von jährlich 0.5 Mio. Franken. Es handelt sich um Linien, welche die erwähnten Kriterien der Angebotsprüfung nicht erfüllt haben. Die minimale Wirtschaftlichkeit (Kostendeckungsgrad) und die Bedeutung der Grunderschliessungsfunktion stehen bei diesen Linien im Fokus. Beim betroffenen Angebot handelt es sich um folgende Linien:

<i>Linie</i>	<i>TU</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Angebot</i>	<i>Abgeltung Kanton</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Einsparpotenzial</i>
60.505	AAGS	Schwyz–Oberiberg	Mo-Fr: 4 Kurspaare Sa-So: 5 Kurspaare (Sommerangebot)	135 197	Einstellung der Kantonsbeteiligung	135 197

AAGS Auto AG Schwyz

Begründung:

Die Linie dient vorab dem touristischen Verkehr und verkehrt nur im Sommerhalbjahr. Der Bund beteiligt sich nicht an dieser Linie, da sie nicht ganzjährig betrieben wird. Die Einstellung der Kantonsbeteiligung kann mit der geringen Grunderschliessungsfunktion der Linie 5 begründet werden.

<i>Linie</i>	<i>TU</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Angebot</i>	<i>Abgeltung Kanton</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Einsparpotenzial</i>
60.506	AAGS	Muotathal–Sahli	Mo-Fr: 6 Kurspaare Sa-So: 6 Kurspaare (Sommerangebot)	103 477	Einstellung der Kantonsbeteiligung	103 477

AAGS Auto AG Schwyz

Begründung:

Die Buslinie 6 dient dem Schülertransport ganzjährig und dem Tourismusverkehr im Sommerhalbjahr. Der Kanton beteiligt sich heute nur am Angebot des Sommerhalbjahres. Das Winterangebot wird durch die Gemeinde Muotathal selber finanziert. Das Bisisthal erfüllt die gesetzlichen Voraussetzungen für eine kantonale Grunderschliessung nicht (weniger als 100 ständige Einwohner). Zudem liegt der Kostendeckungsgrad <20%. Der Bund beteiligt sich nicht an der Buslinie 6, da die Voraussetzungen für eine Bundesbeteiligung nicht erfüllt sind.

<i>Linie</i>	<i>TU</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Angebot</i>	<i>Abgeltung Kanton</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Einsparpotenzial</i>
70.188	ABF	Pfäffikon–Roggenacker–Schindellegi–Chaltenboden	Mo-Fr: 8 Kurspaare (Der Kanton beteiligt sich an 6 Kurspaaren.)	156 904	Einstellung der Kantonsbeteiligung	156 904

ABF Autobusbetriebe Freienbach

Begründung:

Die Buslinie 188 wird von den direktinteressierten Gemeinden Freienbach und Feusisberg bestellt und finanziert. Sie dient in Pfäffikon vorab der Erschliessung des Gebiets Roggenacker (Ortsverkehr) mit einem regelmässigen Angebot. Zudem werden mit der Linie 188 die Industriegebiete Feusisberg First und Schindellegi-Chaltenboden von Montag bis Freitag mit acht Kurspaaren erschlossen. Der Kanton beteiligt sich seit dem Jahr 2012 an sechs von diesen acht Kurspaaren von Pfäffikon Bahnhof nach Schindellegi Chaltenboden. Der Bund beteiligt sich nicht an dieser Linie, da die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Bundesbeteiligung nicht erfüllt sind. Es besteht keine gesetzliche Grundlage, welche eine Kantonsbeteiligung vorschreibt. Die sechs Kurspaare mit Kantonsbeteiligung weisen einen ungenügenden Kostendeckungsgrad von 19.5% aus.

<i>Linie</i>	<i>TU</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Angebot</i>	<i>Abgeltung Kanton</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Einspar- potenzial</i>
602	RB	Arth-Goldau–Rigi Kulm	Mo-Fr: 10 Kurspaare Sa-So: 11 Kurspaare	50 000	Einstellung der Kantonsbeteiligung	50 000

RB Rigibahnen AG

Begründung:

Die Rigi wird von der Seite Vitznau–Rigi Kulm abgeltungsberechtigt erschlossen. Für die Seite Arth-Goldau–Rigi Kulm besteht keine Abgeltungsberechtigung, weil kein Siedlungsgebiet mit 100 ständigen Einwohnern erschlossen wird. Es widerspricht ausserdem der Abgeltungsverordnung des Bundes, ein Siedlungsgebiet doppelt zu erschliessen (Mehrfachbedienung). Der Kanton beteiligt sich heute jedoch mit einem pauschalen jährlichen Beitrag von Fr. 50 000.-- am Angebot der Rigibahnen von Arth-Goldau nach Rigi Kulm. Es besteht gemäss GöV keine gesetzliche Grundlage für eine Kantonsbeteiligung. Im Zuge einer Bereinigung soll auf diesen Pauschalabgeltungsbeitrag verzichtet werden.

<i>Linie</i>	<i>TU</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Angebot</i>	<i>Abgeltung Kanton</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Einspar- potenzial</i>
2572	LMS	Morschach–Stoos	Mo-Fr: 28 Fahrten Sa-So: 28 Fahrten	30 000	Einstellung der Kantonsbeteiligung	30 000

LMS Luftseilbahn Morschach-Stoos

Begründung:

Der Stoos wird mit der Standseilbahn Schlattli-Stoos abgeltungsberechtigt erschlossen. Der Kanton beteiligt sich heute auch mit einem pauschalen jährlichen Beitrag von Fr. 30 000.-- am Angebot der Luftseilbahn Morschach-Stoos. Im Zuge einer Bereinigung soll auf diesen Pauschalabgeltungsbeitrag verzichtet werden.

5.4 Sparszenario Radikal: kostenfokussierter Angebotsabbau durch verschärfte Kriterien

Das Szenario Radikal ist rein kostenfokussiert, ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Massnahmen. Es stellt sämtliche Linien in Frage, welche die verschärfte Kriterien nicht erfüllen. Der Schwellenwert des Kostendeckungsgrads wurde beim Szenario Radikal von 20% auf 30% erhöht. Die Erschliessungsberechtigung von Siedlungsgebieten wurde von 100 auf mindestens 300 ständige Einwohner angehoben.

In diesem Szenario wurden 16 Linien identifiziert, welche die verschärfte Schwellenwerte nicht mehr erreichen. Die Linien des Szenarios Moderat sind hierbei ebenfalls enthalten.

Die Abgeltungssumme dieser Linien beträgt rund 12.3 Mio. Franken. Dies ist der Betrag vor Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge. Der Wert, welcher das Kantonsbudget belastet, beträgt 6.15 Mio. Franken. Beim betroffenen Angebot handelt es sich neben den unter dem Szenario Moderat genannten Linien um folgende Linien:

- Bahnlinie Ziegelbrücke–Siebnen-Wangen
- Bahnlinie Biberbrugg–Arth-Goldau
- Bahnersatzbus Sattel–Arth-Goldau
- Bahnlinie Arth-Goldau–Rotkreuz
- Buslinie Sattel–Oberägeri

- Bergbahn Schlattli–Stoos
- Buslinie Einsiedeln–Egg–Willerzell–Einsiedeln
- Buslinie Willerzell–Studen–Ochsenboden
- Buslinie Einsiedeln–Alpthal–Brunni
- Buslinie Pfäffikon–Feusisberg–Schindellegi
- Buslinie Siebnen–Wangen–Innerthal

Das kantonale GöV schreibt vor, dass alle Gemeinden im Kanton Schwyz mit dem öffentlichen regionalen Verkehr erschlossen sein müssen. Die Erschliessungsberechtigung ist auf 100 ständige Einwohner festgesetzt. Die Aufhebung solcher Linien ist ohne Gesetzesänderung nicht möglich.

Ein überwiegender Teil der Kosten fällt bei den Bahnlinien an. Diese Angebote sind in den meisten Fällen überregional und werden vom Bund und den benachbarten Kantonen gemeinsam bestellt. Veränderungen am Angebot bei diesen Linien können deshalb nur mit der Zustimmung aller Beteiligten erfolgen.

5.5 Zusätzlich geprüfte Sparmöglichkeiten

Es wurden weitergehende Sparmöglichkeiten geprüft, welche aber nicht umsetzbar waren und verworfen werden mussten.

Ein Angebotsabbau (statt Einstellung von Linien) müsste in den Hauptverkehrszeiten stattfinden, um effektive Einsparungen erzielen zu können. Dort ist die Auslastung jedoch am grössten und es werden am meisten Erträge generiert. Die Angebotsqualität der betroffenen und der Anschlusslinien würden stark gefährdet.

Eine Reduktion des Angebots zu den Nebenverkehrszeiten bedeutet, dass sich die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr verschlechtert und eine Verlagerung zum motorisierten Individualverkehr stattfindet.

Eine Reduktion des Angebots auf Linien, welche vorab im ländlichen Raum verkehren, ist kaum möglich. Die Linien verkehren bereits heute mit einem reduzierten oder der Struktur des jeweiligen Siedlungsraums angepassten Fahrplanangebot. Das Angebot ist auf die Optimierung der Kosten ausgerichtet und bietet keinen Spielraum für wirksame Einsparungen, ausser die Linien werden ganz eingestellt.

Die Systemvernetzung des öffentlichen Verkehrs geht weit über die Kantonsgrenzen hinaus. Ein einseitiger Angebotsabbau hätte weitreichende Konsequenzen auf die Frequenzen, Erlöse und somit auch auf die Abgeltungen des restlichen Angebots. Ausserdem würde die Standortattraktivität des Kantons darunter leiden.

5.6 Ausschreibungsstrategie

Gestützt auf die öV-Strategie wird die Erarbeitung einer Ausschreibungsstrategie geprüft. Die Grundlagenbeschaffung hierfür benötigt etwas Zeit. Zudem haben allfällige Ausschreibungen Rücksicht auf bestehende Konzessionen zu nehmen. Die Erarbeitung erfolgt somit mittel- bis langfristig.

5.7 Folgerungen aus der Angebotsüberprüfung

Die Überprüfung sämtlicher Linien zeigt, dass die finanziellen Mittel im öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz heute effizient eingesetzt werden und wenig Spielraum für Einsparungen be-

steht. Der Kostendeckungsgrad über das gesamte Fahrplanangebot des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz liegt bei 46.2%. Dies zeigt, dass die verfügbaren Mittel unter den gegebenen Rahmenbedingungen am richtigen Ort und massvoll eingesetzt werden.

Rund 70% der Kosten fallen bei den Bahnangeboten an. Diese Angebote sind in den meisten Fällen überregional und werden vom Bund und beteiligten Nachbarkantonen gemeinsam bestellt. Das heisst, Veränderungen am Angebot können nur mit der Zustimmung aller Beteiligten erfolgen.

Alle fünf Linien des Szenarios Moderat erfüllen nicht sämtliche Kriterien der Grunderschliessungsberechtigung. Zwei davon erreichen auch den minimalen Kostendeckungsgrad von 20% nicht. Eine Einstellung der Kantonsbeteiligung bei diesen Linien erscheint deshalb gerechtfertigt.

Zwei weitere Angebote, welche kantonsübergreifend bestellt werden, erfüllen diese Kriterien ebenfalls nicht. Eine Optimierung dieser Linien in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen soll deshalb in einem Entwicklungsfeld überprüft werden.

Die zusätzlich zwölf betroffenen Linien beim Szenario Radikal erschliessen vorab ländlichen Raum und verkehren bereits mit einem reduzierten oder der Struktur des jeweiligen Siedlungsraums angepassten Fahrplanangebot. Das Angebot ist auf die Optimierung der Kosten ausgerichtet und bietet keinen Spielraum für wirksame Einsparungen, ausser die Linien werden ganz eingestellt.

Der Ansatz des Angebotsabbaus (statt der Einstellung von Linien) wurde bei allen Linien, welche einen Kostendeckungsgrad von mehr als 30% aufweisen, überprüft. Um dabei jedoch effektive Einsparungen zu erzielen, müsste das Angebot in den Hauptverkehrszeiten, wo die Auslastung am grössten ist, abgebaut werden. Ein Abbau zu den Zeiten wo die meisten Erträge generiert werden, ist unwirtschaftlich und würde die Angebotsqualität der betroffenen Linien stark gefährden.

Eine Reduktion des Angebots zu Nebenverkehrszeiten bedeutet, dass sich die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr verschlechtert. Dadurch findet eine Verlagerung zum motorisierten Individualverkehr statt. Gegenüber den Nachbarkantonen, die den öV in den letzten Jahren zum Teil massiv ausgebaut haben, würde der Kanton Schwyz hinsichtlich der Standortattraktivität zusätzlich an Terrain verlieren.

Im Szenario Radikal sind die gesetzlichen Vorgaben nicht berücksichtigt. So schreibt das GöV im Kanton Schwyz eine Erschliessung und Bedienung aller Gemeinden vor. Die Einstellung einiger Linien, welche im Szenario Radikal vorgesehen sind, ist demzufolge ohne Gesetzesänderung nicht realisierbar.

5.8 Fazit aus der Angebotsüberprüfung

Das Sparszenario Radikal bedingt eine Gesetzesrevision (GöV). Die Umsetzung dieses Szenarios würde eine Abkehr vom Grundsatz, wonach auch die Randregionen eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr haben, bedeuten. Es würde auch grundsätzlich den kantonalen Bestrebungen widersprechen, dass generell in allen Kantonsteilen in verschiedenen Bereichen der Grundversorgung ein service public aufrechterhalten und angeboten wird.

Das Sparszenario Radikal würde das System des öffentlichen Verkehrs empfindlich schwächen. Das erwartete Einsparpotential stünde in keinem Verhältnis zu den daraus entstehenden Nachteilen und träfe vorab Randregionen des Kantons. Der Standort Kanton Schwyz würde massiv an Attraktivität einbüßen.

Der Regierungsrat empfiehlt die Umsetzung des Sparszenarios Moderat. Die Massnahmen tragen dazu bei, die knappen finanziellen Mittel des Kantons unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben an den richtigen Stellen einzusetzen. Der Angebotsabbau findet dort statt, wo die Grunderschliessungsberechtigung und/oder minimale Wirtschaftlichkeit von Linien heute nicht erfüllt ist. Das Szenario Moderat soll mit dem Angebots- und Finanzrahmen des Grundangebots 2016–2019 umgesetzt werden.

6. Entwicklungsfelder

Als Entwicklungsfelder werden zukünftige Konzeptänderungen oder neue Konzepte bezeichnet, welche nicht mit Inkrafttreten des neuen Grundangebots aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrads oder durch die Zusammenarbeit mit Bund und Nachbarkantonen umgesetzt werden können.

Um flexibel und zeitgerecht reagieren zu können, sollen die Anpassungen durch die Entwicklungsfelder durch den Regierungsrat umgesetzt werden können. Deshalb werden die Kostenschätzungen bereits im Finanzrahmen berücksichtigt und auf die möglichen Mengengerüstausswirkungen bei den einzelnen Linien hingewiesen.

Folgende Entwicklungsfelder sind im neuen Grundangebot vorgesehen:

6.1 Optimierung Angebot Ausserschwyz–Innerschwyz

Das ursprünglich vorgesehene Entwicklungsfeld hatte zum Ziel, die Verbindungen Ausserschwyz–Innerschwyz zu verbessern, die regionale Feinerschliessung entlang der SOB (Biberbrugg–Arth-Goldau) effizienter zu gestalten und den Anschluss der Ausserschwyz inklusive Einsiedeln/Ybrig und der Ostschweiz an die NEAT sicherzustellen (Anschlüsse an die EC-Züge nach Lugano/Mailand).

Aus wirtschaftlicher Betrachtung sowie aufgrund der neuesten planerischen Erkenntnisse wird die Anpassung des Angebots – mit Ausnahme der Systematisierung der Frühverbindungen – auf die Grundangebotsperiode 2020–2023 geplant.

Die, dem Kundenbedürfnis entsprechende, Systematisierung der Frühverbindungen ermöglicht nebst verbesserten Anschlüssen in Arth-Goldau auch Anschlüsse in Pfäffikon für die Pendler von der March nach Rapperswil zur Hauptverkehrszeit am Morgen.

Für das reduzierte Entwicklungsfeld ist ab 2018 mit jährlichen zusätzlichen Betriebskosten von maximal 0.3 Mio. Franken und ab 2019 von maximal 0.5 Mio. Franken zu rechnen.

6.2 Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost

Von Dezember 2016 bis August 2018 wird die Bahnstrecke zwischen Arth-Goldau und Zug Oberwil während anderthalb Jahren für den Zugverkehr gesperrt. Die SBB baut bei Walchwil eine 1.7 Kilometer lange Doppelspur. Gleichzeitig werden Brücken, Tunnel und Bahntechnik zwischen Arth-Goldau und Zug saniert. Der Bahnhof Arth-Goldau wird behindertengerecht umgebaut.

Zum Zeitpunkt der Grundangebotserstellung sind noch nicht alle Rahmenbedingungen des Ersatz- und Umleitungsangebots klar. Ziel des Entwicklungskonzepts ist es, die negativen Auswirkungen der Streckensperre für die Reisenden aus dem Kanton Schwyz zumindest teilweise abzufedern.

Die Korrekturmassnahmen während der Zugerseesperre sollen für den Kanton Schwyz kostenneutral umgesetzt werden. Die Anpassungen zum Entwicklungsfeld bewegen sich innerhalb des Finanzrahmens des neuen Grundangebots 2016–2019.

6.3 Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus

Die S2 (Erstfeld–Zug–Baar Lindenpark) wird im Zeithorizont nach der Zugersee-Sperre (Sommer 2018) nicht mehr in der heutigen Fahrlage verkehren können. Durch die neue ZEB-Fahrlage der S2 (Fahrplanstruktur auf der Nord-Süd-Achse, die den integralen Halbstundentakt im Fernverkehr ermöglicht und eine veränderte Fahrlage der S2 erfordert) werden die Anschlüsse auf das Bussystem erheblich erschwert. Es droht, dass zahlreiche Bahn-Bus oder Bus-Bus-Verbindungen nicht, oder nur mit entsprechenden Angebotsmassnahmen sichergestellt werden können.

Zudem hat die zur Strategie öffentlicher Verkehr 2030 erstellte Markt- und Situationsanalyse aufgezeigt, dass im Talkessel von Schwyz bedeutende Verkehrsströme bestehen, welche überdurchschnittliches öV-Potenzial aufweisen. Diese kleinräumigen regionalen Transportketten sollen bei Angebotsanpassungen, die durch übergeordnete Entwicklungen wie beispielsweise die ZEB-Fahrlage der S2 ausgelöst werden, nach Möglichkeit gestärkt und die Potenziale genutzt werden.

Das Entwicklungsfeld Talkessel Schwyz Bahn und Bus hat zum Ziel, die regionalen öV-Verbindungen, für die ein grosses Potenzial besteht, zu stärken sowie die überregionalen Verbindungen Bahn-Bus sicherzustellen. Die raumplanerischen Entwicklungen im Talkessel von Schwyz sollen dabei berücksichtigt werden und zukunftsgerichtet in das Umsetzungskonzept einfließen.

Das Entwicklungsfeld wurde aus Kostengründen redimensioniert. Dies hat zur Folge, dass nur ein Teil der durch die neue Fahrlage der S2 verursachten Angebotsverschlechterungen aufgefangen werden können. Für die Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus ist ab 2018 mit jährlichen zusätzlichen Betriebskosten von maximal 1.1 Mio. Franken und ab 2019 von maximal 1.9 Mio. Franken zu rechnen.

6.4 Anpassung Tarifverbund Schwyz

Der Zonentarif mit den Flächenzonen des Tarifverbunds Schwyz existiert seit dem Jahre 2004. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsangebot stark 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.

6.5 Linienoptimierungen

Die Angebotsüberprüfung hat zwei interkantonale Angebote mit der Möglichkeit für Finanzeinsparungen identifiziert. Bei interkantonalen Angeboten kann der Kanton Schwyz nicht alleine Massnahmen entscheiden, welche das Angebot der ganzen Linie verändern. Hierzu sind Verhandlungen mit den Mitbestellern (Nachbarkantone und Bund) erforderlich.

Im Entwicklungsfeld sollen die Linien „Schiffsbetrieb Vierwaldstättersee“ und „Buslinie Küssnacht–Udligenswil–Root D4“ mit den Bestellern diskutiert und Einsparpotenziale realisiert werden. Die Optimierungen haben keine zusätzlichen Abgeltungen zur Folge.

6.6 Entwicklung Ausserschwyz und Region Mitte

Mit Umsetzung der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich am 15. Juni 2014 entstanden verschiedene Angebotsabbauten oder -verschlechterungen, die nicht korrigiert werden konnten.

Der Verlust der Direktzuge Einsiedeln–Zürich und die Fahrlage der S13 mit ihrer Anschlusssituation in Wädenswil ermöglichen nur noch stündliche Umsteigeverbindungen an die Arbeitsplatzzorte Zürich Enge und Wiedikon.

Während die Verbindungen von Reichenburg nach Zürich mit der S27, zwar mit zusätzlichem Umsteigen, jedoch im bisherigen Zeitrahmen möglich bleiben, haben sich die Verbindungen von Reichenburg nach Lachen stark verschlechtert.

Konzeptionelle Angebotsanderungen, welche die mit der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich entstandenen Probleme grundsätzlich eliminieren, sind erst mit zusätzlichen Infrastrukturausbauten im Zeithorizont 2025 oder 2030 möglich. Das Entwicklungsfeld hat jedoch zum Ziel, die Mittel bereitzustellen, punktuelle Korrekturmassnahmen, wie z.B. ein Direktzugpaar von Einsiedeln nach Zürich Enge, umsetzen zu können, falls sich kurzfristig betrieblich neue Erkenntnisse ergeben, die ein solches Angebot ermöglichen. In der Obermarch wird die Nutzung der betrieblich notwendigen Fluchtfahrten der S27 nach Lachen für fahrplanmassige Fahrten nach wie vor angestrebt. Im Busbereich sollen minimalste Angebotsanpassungen zur Linderung der gravierendsten Angebotsverschlechterungen geprüft werden.

Mit den im reduzierten Entwicklungsfeld 6.1 verbleibenden Massnahmen können auch die Eckanschlusse March–Rapperswil zur Hauptverkehrszeit am Morgen verbessert werden.

Für das Entwicklungsfeld 6.6 ist mit jährlichen zusätzlichen Betriebskosten von maximal 0.9 Mio. Franken zu rechnen.

7. Ergebnis der Vernehmlassung

Bezirke, Gemeinden und die politischen Parteien hatten Gelegenheit, sich im September und Oktober 2014 zum Bericht zum Grundangebot zu äussern. Der Bericht wurde auch den Departementen, den beteiligten Transportunternehmungen, den Nachbarkantonen, dem Bundesamt für Verkehr sowie weiteren interessierten Organisationen zur Stellungnahme unterbreitet. Insgesamt gingen 55 Stellungnahmen ein, was einer Rücklaufquote von 72% entspricht.

Nachfolgend werden die wichtigsten Rückmeldungen behandelt. Eine Übersicht mit allen Stellungnahmen und dem Umgang damit ist in der beiliegenden Synopse aufgezeigt.

7.1 Sparszenarien

Das Sparszenario Radikal wird in über 80% der Stellungnahmen abgelehnt. Es herrscht grosse Einigkeit, dass dieses Szenario eine massive Schwächung des oV-Systems sowie der Standortqualität des Kantons darstellen würde.

Das Sparszenario Moderat wird nur in etwas mehr als der Hälfte der Stellungnahmen abgelehnt. Die Ablehnung wird mit dem geringen Sparpotenzial sowie dem nicht gewollten Angebotsabbau begründet.

7.2 Entwicklungsfelder

Die Entwicklungsfelder „Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost“, „Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus“ sowie „Anpassung Tarifverbund Schwyz“ sind weitgehend unbestritten und werden teilweise sogar begrüsst. Das Entwicklungsfeld „Optimierung Angebot Ausserschwyz–Innerschwyz“ wird hingegen in Frage gestellt. Die finanziellen Mittel sollen anderweitig eingesetzt werden. Vor allem sollen die zukünftigen Herausforderungen in Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig abgedeckt werden können. Das Entwicklungsfeld „Linienoptimierungen“ wird vor allem von den direktbetroffenen Gemeinden und Nachbarkantonen als kritisch angesehen.

7.3 Weitere Rückmeldungen

Diverse Rückmeldungen zum Angebotsumfang werden entgegengenommen und im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft.

8. Finanzierung

8.1 Finanzrahmen Grundangebot 2016–2019

Der Finanzrahmen basiert auf den von den Transportunternehmungen eingereichten Richtofferten sowie den Entlastungen der im Sparszenario Moderat ausgewiesenen Massnahmen.

Millionen Franken									
	Anteil SZ	2016		2017		2018		2019	
		Total	Kanton SZ	Total	Kanton SZ	Total	Kanton SZ	Total	Kanton SZ
1 Gesamtkosten der Angebote mit Bundesbeteiligung		52.4		54.1		54.2		54.7	
2 Kantonsquote	47%	46.7	21.9	46.9	22.1	47.4	22.3	47.9	22.5
3 Kantonsquote überschreitender Betrag	100%	5.7	5.7	7.1	7.1	6.8	6.8	6.8	6.8
4 Angebot ohne Bundesbeteiligung	100%		2.8		2.9		2.9		2.9
5 Umsetzung Entwicklungsfelder	100%		0.9		0.9		2.3		3.3
6 Total kantonale Abgeltung			31.4		32.9		34.3		35.5
7 Total Abgeltung nach Abzug Beiträge Gemeinden/Bezirke			15.7		16.5		17.1		17.8

Legende:

- 1 Planrechnungen der Transportunternehmungen nach Angebotsüberprüfung und den daraus resultierenden Anpassungen moderat.
- 2 Kantonsquote BAV gemäss aktuellem Wissensstand Juni 2014.
- 3 Differenzen 2-1, Betrag ist vom Kanton Schwyz zu bezahlen.
- 4 Angebote, die durch den Kanton Schwyz bestellt werden, wo sich der Bund nicht oder nur teilweise beteiligt.
- 5 Umsetzung Entwicklungsfelder gemäss Kapitel 5.
- 6 Total Abgeltungskosten, die für den Kanton Schwyz anfallen, vor Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge.
- 7 Total Abgeltungskosten, die für den Kanton Schwyz anfallen, nach Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge.

Der Bund legt jährlich ein Kostendach fest, innerhalb welchem er sich mit 53% (bis Ende 2015 mit 52%) an den ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz beteiligt. Dieses Kostendach wird als Kantonsquote bezeichnet. Für das Fahrplanjahr 2015 erhöht der Bund die Kantonsquote im Kanton Schwyz einmalig um 2.5 Mio. Franken auf insgesamt rund 49 Mio. Franken. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung ist nicht klar, wie der Bund die Kantonsquote für die

Jahre 2016–2019 gestalten wird. Im Finanzplan 2016–2019 wird deshalb ohne die zusätzlichen 2.5 Mio. Franken aus dem Jahre 2015 budgetiert.

Ab 2016 führt das Entwicklungsfeld 6.6 „Entwicklung Ausserschwyz und Region Mitte“ und ab dem Jahr 2018 zusätzlich die Entwicklungsfelder 6.1 „Optimierung Angebot Ausserschwyz–Innerschwyz“ und 6.3 „Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus“ zu höheren Abgeltungen im regionalen Personenverkehr im Kanton Schwyz.

Die Beteiligung des Kantons an den Kosten und Entschädigungen an Tarifverbänden beträgt im laufenden Grundangebot 2012–2015 jeweils 1.0 Mio. Franken pro Jahr. Im neuen Grundangebot 2016–2019 wird mit dem gleichen jährlichen Betrag budgetiert. Der Bund beteiligt sich nicht an diesen Entschädigungen. Die Bezirke und Gemeinden tragen die Hälfte dieser Beträge.

Dabei sind Beiträge für die Geschäftsführung und die Betriebskosten des Tarifverbands Schwyz, die Ausfallentschädigung an den Zürcher Verkehrsverbund für den Bezirk Höfe sowie Beiträge an die Betriebskosten des Tarifverbands Z-Pass enthalten.

Der Bezirk March ist seit dem Dezember 2014 in den Tarifverbund Ostwind integriert. Die dadurch zusätzlich zu tragenden Betriebskosten für den Ostwind haben keine Erhöhung des jährlichen Beitrags zur Folge. Die Beteiligung des Kantons verbleibt bei 1.0 Mio. Franken pro Jahr.

8.2 Auswirkungen FABI

Mit der Umsetzung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) per 1. Januar 2016 ändern die Rahmenbedingungen für die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen. Der Bund übernimmt neu die gesamte Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Auch die gemischte Finanzierung durch Bund und Kantone bei der Infrastruktur der Privatbahnen wird neu durch den Bund übernommen. Der Kanton leistet noch bis Ende 2015 zusammen mit dem Bund Abgeltungen an die Infrastruktur der SOB. Diese Abgeltungen wurden bisher über das Grundangebot budgetiert und finanziert. Gemäss der neu geplanten Regelung entfallen diese Abgeltungen im Grundangebot ab 2016. Dies führt zu einer Entlastung des Gesamtabgeltungsbetrags des öffentlichen regionalen Verkehrs. Sowohl der Kantonshaushalt, als auch die Anteile der Bezirke und Gemeinden erfahren im Bereich der Abgeltung eine Entlastung. Die Abgeltungen für die Infrastruktur werden neu über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert. Der Kanton Schwyz bezahlt dafür jährlich einen Beitrag ohne Beteiligung der Bezirke und Gemeinden.

De facto bedeutet dies, dass der Kanton zusätzliche Lasten der Bezirke und Gemeinden mit dem BIF-Beitrag übernimmt. Die Gemeinden werden diesbezüglich entlastet. Diese Lastenübernahme durch den Kanton wird bei der nächsten Neuverteilung der Lasten zwischen Kanton und Bezirken sowie Gemeinden zu berücksichtigen sein.

9. Behandlung im Kantonsrat

9.1 Antrag an den Kantonsrat

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

9.2 Ausgabenbremse

Gemäss Ausgabenbremse in § 73 Abs. 3 der Geschäftsordnung für den Kantonsrat des Kantons Schwyz vom 28. April 1977 (GOKR, SRSZ 142.110) gelten der Voranschlag, Kreditbeschlüsse und Erlasse des Kantonsrats, die für den Kanton Ausgaben von einmalig mehr als Fr. 125 000.-- oder wiederkehrend jährlich mehr als Fr. 25 000.-- zur Folge haben, als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

Der vorliegende Beschluss hat für den Kanton finanzielle Auswirkungen in den Jahren 2016–2019 von jährlich zwischen 15.7 bis 17.8 Mio. Franken. Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Der Kredit gilt als genehmigt, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

9.3 Referendum

Beim Grundangebot kommen die §§ 34 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) nicht zur Anwendung. Es handelt sich hierbei nicht um neue Ausgaben. Die Ausgaben für das Grundangebot kommen jährlich wieder und stützen sich seit Jahren auf das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr und das Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz und Verordnung über die Abgeltung des Regionalverkehrs) ab.

Beschluss des Regierungsrates

1. Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2016–2019 wird gestützt auf § 11 Bst. a GöV wie folgt festgelegt:

Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht

<i>Zielangebot Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht</i>					
<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Funktion</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
600 (S3)	Luzern–Arth-Goldau–Brunnen (–Erstfeld)	Eisenbahn	Haupterschliessung, Verbindung von Region und Zentren	Stundentakt mit Verdichtungen in HVZ	
600 (S2)	Baar Lindenpark–Zug–Arth Goldau–Erstfeld	Eisenbahn	Haupterschliessung, Verbindung von Region und Zentren, halbstündliche Ergänzung zur Fernverkehrsverbindung nach Zürich	Baar Lindenpark–Walchwil: Halbstundentakt gemäss Bestellung Kanton Zug. Walchwil–Arth-Goldau: Stundentakt Arth-Goldau–Brunnen–Erstfeld: Stundentakt	Fahrlage zwischen Arth-Goldau und Brunnen, sodass in Kombination mit Fernverkehr halbstündliche Umsteigeverbindungen nach Zürich entstehen; während Zugerseesperre Umleitung der S2 nach Rotkreuz statt Baar Lindenpark; ab Mitte 2018 (Ende Zugerseesperre) werden wegen der ZEB-Fahrplanstruktur im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.3 Entwicklung Talkessel Bahn + Bus Anpassungen am Busnetz notwendig, um weiterhin halbstündliche Verbindungen vom Busnetz aus Schwyz und Brun-

Zielangebot Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Funktion</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
					nen nach Arth-Goldau–Zug–Zürich zu gewährleisten.
670 (VAE)	Luzern–Arth-Goldau–Pfäffikon–St. Gallen	Eisenbahn	Haupterschliessung	Stundentakt	Ab Mitte 2018: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.1 Optimierung Angebot Ausserschwyz–Innerschwyz vorgesehene Umgestaltung des Angebots wird aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtung sowie aufgrund neuester planerischer Erkenntnisse – mit Ausnahme der Systematisierung der Frühverbindungen – auf die Grundangebotsperiode 2020–2023 geplant.
670 (S31)	Arth-Goldau–Biberbrugg	Eisenbahn	Regionale Erschliessungsfunktion	Stundentakt	Ab Mitte 2018: Die im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.1 Optimierung Angebot Ausserschwyz–Innerschwyz vorgesehene Umgestaltung des Angebots wird aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtung sowie aufgrund neuester planerischer Erkenntnisse – mit Ausnahme der Systematisierung der Frühverbindungen – auf die Grundangebotsperiode 2020–2023 geplant.
(S31)	Bahnersatz Biberbrugg–Sattel	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion	Stundentakt mit einzelnen Verdichtungen in HVZ	Verkehrt in Kombination mit AAGS-Linie 60.507 bis Schwyz.
670 (S31)	Bahnersatz Sattel–Arth-Goldau	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion	HVZ-Angebot	Verdichtungen zu S31; ab Mitte 2018: Die im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.1 Optimierung Angebot Ausserschwyz–Innerschwyz vorgesehene Umgestaltung des Angebots wird aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtung sowie aufgrund neuester planerischer Erkenntnisse – mit Ausnahme der Systematisierung der Frühverbindungen – auf die Grundangebotsperiode 2020–2023 geplant.
653/600 (S32)	Rotkreuz–Immensee–Arth-Goldau (–Brunnen)	Eisenbahn	Haupterschliessung, Verbindung von Region und Zentren	HVZ-Angebot; ab Mitte 2018 (Ende Zugerseesperre) bedarfsentsprechende Ausdehnung der Betriebszeiten und Verlängerung in der HVZ bis Brunnen	Während der Zugerseesperre kein S32-Angebot; Umleitungsfahrplan Zugersee (Fernverkehr und S2) generiert integralen Halbstundentakt zwischen Rotkreuz und Arth-Goldau; ab Mitte 2018 im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.3 Entwicklung Talkessel Bahn + Bus wird eine Angebotserweiterung zur Sicherstellung der regionalen Verbindungen und Bahnanschlüsse geprüft.

60.501	Arth-Goldau– Lauerz–Schwyz SBB–Schwyz Post–Muotathal	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu übergeordneten Bahnlinien	Arth-Goldau–Lauerz: HVZ-Angebot mit Ausbau bis zum Stundentakt. Lauerz–Schwyz SBB: Stundentakt. Schwyz SBB–Schwyz Post: Verdichtungen bis zum Viertelstundentakt, ausgerichtet auf Zuganschlüsse. Schwyz Post–Muotathal: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt.	Ab 2017 (Zugseesperre bzw. ZEB-Fahrlage S2) werden im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.3 Entwicklung Talkessel Bahn + Bus Anpassungen am Busnetz notwendig, um weiterhin halbstündliche Verbindungen vom Busnetz aus Schwyz und Brunnen nach Arth-Goldau–Zug–Zürich zu gewährleisten. Eine Verdichtung zum integralen Stundentakt Schwyz–Lauerz–Arth-Goldau wird als mögliche Lösungsoption für den in Schwyz Post nicht mehr funktionierenden Anschlussknoten geprüft.
60.502	Schwyz Post– Brunnen–Gersau– Weggis–Küssnacht	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu übergeordneten Bahnlinien	Schwyz Post–Brunnen: Viertelstundentakt mit Reduktion an Sa-So. Brunnen–Gersau: Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ zum Viertelstundentakt. Gersau–Weggis–Küssnacht: Halbstundentakt.	Zwischen Vitznau und Küssnacht zusätzliche Verdichtungskurse als Linie 60.528 nach Rotkreuz
60.503	Schwyz Seewenmarkt–Schwyz SBB–Schwyz Post–Rickenbach	Bus	Regionale Erschließungsfunktion mit Anteil Ortsverkehr	Seewenmarkt–Schwyz Post: Halbstundentakt. Schwyz Post–Rickenbach: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt.	Finanzierung Ortsverkehrsanteil durch Gemeinde Schwyz bzw. Nutzniesser (Seewenmarkt usw.)
60.504	Brunnen– Morschach Post– Morschach LMS	Bus	Regionale Erschließungsfunktion	Maximal Halbstundentakt; Ausdünnung des Fahrplans während verkehrsschwächeren Zeiten	Ab 2017 (Beginn Zugseesperre) im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.2 Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost müssen Anpassungen des Linienendpunktes oder des Taktsystems geprüft werden.
60.507	Schwyz–Sattel	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu übergeordneten Bahnlinien	Stundentakt mit einzelnen Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten	Verkehrt in Kombination mit Bahnersatz SOB bis Biberbrugg. Ab 2017 (Zugseesperre bzw. ZEB-Fahrlage S2) werden im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.3 Entwicklung Talkessel Bahn + Bus Anpassungen am Busnetz oder Taktverdichtungen notwendig, um weiterhin Verbindungen vom an der Linie 7 gelegenen Ortsteil von Schwyz nach Arth-Goldau–Zug–Zürich zu gewährleisten.

60.520	Schwyz Post– Steinen (–Arth- Goldau)	Bus	Regionale Erschlies- sungsfunktion	Stundentakt; Verdich- tungen zum Halb- stundentakt von Mo- Fr	Ab 2017 (Zugerseesperre bzw. ZEB- Fahrlage S2) werden im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.3 Entwicklung Talkessel Bahn + Bus Anpassungen am Busnetz notwendig, um weiterhin halb- stündliche Verbindungen vom Busnetz aus Schwyz und Brunnen nach Arth- Goldau–Zug–Zürich zu gewährleisten. Eine Linienverlängerung bis Arth-Goldau wird als mögliche Lösungsoption für den in Schwyz Post nicht mehr funktionie- renden Anschlussknoten geprüft.
60.528	Vitznau–Rotkreuz	Bus	Regionale Erschlies- sungsfunktion & Zubringer zu überge- ordneten Bahnlinien	Mo-Fr: 5-7 Kurs- paare; Reduktion zwischen Vitznau und Küssnacht	
60.529	Meggen– Küssnacht– Udligenswil Post (–Root D4)	Bus	Regionale Erschlies- sungsfunktion mit Anteil Ortsverkehr	Stundentakt	Abschnitt Meggen–Küssnacht: Ange- botsumfang und Finanzierung durch Bezirk Küssnacht und Interessierte. Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.5 Linienoptimierungen wird der Linienab- schnitt Küssnacht–Udligenswil–Root D4 zusammen mit den Mitbestellern auf Optimierungen überprüft.
60.609	Oberägeri–Sattel	Bus	Zubringer zu überre- gionalen Bahnlinien	Stundentakt; zwi- schen Oberägeri und Hotel Morgarten von Mo-Fr: Halbstunden- takt	Halbstundentakt Oberägeri–Morgarten gemäss Bedürfnis des Kantons Zug.
60.621	Arth-Goldau Bahnhof–Arth– Walchwil	Bus	Zubringer zu überre- gionalen Bahnlinien und regionale Er- schliessungsfunktion	Arth-Goldau - Arth: Halbstundentakt mit zusätzlichen Verdich- tungen während HVZ. Arth–Walchwil: Stun- dentakt mit bedarfs- gerechter Reduktion	Ab 2017 (Beginn Zugerseesperre) im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.2 Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost wird eine Verdichtung des Fahrplans zur Sicherstellung des Bah- nersatzes S2 geprüft.
60.622	Immensee– Küssnacht	Bus	Zubringer zu überre- gionalen Bahnlinien, regionale Erschlies- sungsfunktion mit Anteil Ortsverkehr	Halbstundentakt; bedarfsgerechte Reduktion in Rand- zeiten und an Sonn- tagen	Finanzierung Ortsverkehrsanteil durch Bezirk Küssnacht.

60.653	Rotkreuz– Küssnacht am Rigi Roten- hofstrasse	Bus	Zubringer zu überre- gionalen Bahnlinien und regionale Er- schliessungsfunktion	Halbstundentakt; einzelne Verdichtun- gen zu Hauptver- kehrszeiten auf Abschnitt Rotkreuz– Buonas–Fänn, Reduk- tion während ver- kehrsschwächeren Zeiten	Ab 2017 (Beginn Zugerseesperre) im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.2 Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost werden einzelne Kurse über Immensee als Bahnersatz geprüft.
60.541	Sisikon– Riemenstalden	Bus	Regionale Erschlies- sungsfunktion	2 Kurspaare täglich nach Bedarf	
3600	Luzern–Gersau– Brunnen	Schiff	Haupterschliessung	6-8 ganzjährig ver- kehrende Kurspaare zur Sicherstellung der Regionalverbindun- gen Brunnen–Treib und Gersau–Treib (im Sommer bis 14 KP)	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.5 Linienoptimierungen wird die Kantons- beteiligung überprüft.
2574	Illgau–Ried	Luftseil- bahn	Regionale Erschlies- sungsfunktion	Durchgehender automatischer Be- trieb; tagsüber Be- dienung der Anlage	
2570	Schwyz Schlattli– Stoos	Stand- seilbahn	Tourismus mit Anteil regionaler Erschlies- sungsfunktion	Halbstundentakt mit Reduktion in Rand- zeiten	

Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

<i>Zielangebot Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal</i>					
<i>Fahrplan- feld</i>	<i>Streckenab- schnitt</i>	<i>Verkehrs- träger</i>	<i>Funktion</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
672 (S13)	(Zürich–) Wä- denswil– Einsiedeln	Eisenbahn	Haupterschliessung	Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ	Verdichtungen HVZ zur Kapazitätsbewäl- tigung wegen Wegfall der Direktzüge Einsiedeln–Zürich. Die Wiedereinfüh- rung von HVZ-Direktzügen Einsiedeln– Zürich wird, falls realisierbar, umgesetzt.
60.551	Einsiedeln– Bennau– Biberbrugg	Bus	Regionale Erschlies- sungsfunktion & Zubringer zu Bahnli- nien	Mo-Fr: 7 - 8 Kurspaare Sa: reduziertes Angebot So: Betrieb eingestellt	
60.552	Einsiedeln–Egg– Willerzell– Einsiedeln	Bus	Regionale Erschlies- sungsfunktion & Zubringer zu Bahn- linien	Mo-Fr: 10 Kurspaare Sa/So: 7 Kurspaare	

<i>Zielangebot Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal</i>					
<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Funktion</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
60.553	Einsiedeln–Willerzell–Studen–Ochsenboden	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Mo-Fr: Stundentakt bis Studen und nachfrageorientierte Verlängerung bis Ochsenboden; Reduktion in Randverkehrszeiten und Sa/So	
60.554	Einsiedeln–Alpthal–Brunni	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Mo-Fr: Stundentakt; Reduktion in Randverkehrszeiten und Sa/So	
60.555	Einsiedeln–Unteriberg–Oberiberg–Hoch-Ybrig, Weglosen + Lauchern	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien & Tourismus	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt	

Verkehrsregion March/Höfe

<i>Zielangebot Verkehrsregion March/Höfe</i>					
<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Funktion</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
670 (S40)	Rapperswil–Einsiedeln	Eisenbahn	Haupterschliessung	Halbstundentakt	
720 (S2)	Zürich HB–Pfäffikon–Ziegelbrücke	Eisenbahn	Haupterschliessung	Halbstundentakt, Reduktion in Randzeiten	S2 ohne Halt zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke; Angebot in Abstimmung mit dem ZVV
720 (S8)	Zürich HB–Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Regionale Erschließungsfunktion	Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZVV
720 (S25)	Zürich–Pfäffikon SZ–Linthal	Eisenbahn	Haupterschliessung	Stundentakt	Ehemals „Glerner Sprinter“
720/900 (RE)	Zürich–Pfäffikon–Ziegelbrücke–Sargans–Chur	Eisenbahn	Haupterschliessung	Stundentakt	Das durch SBB-Fernverkehr finanzierte Angebot endet um circa 23 Uhr. Auf Initiative des Kantons Graubünden wird eine Ausdehnung des Angebots am Wochenende um eine Stunde unter Mitbeteiligung der Kantone geprüft.
720 (S27)	Ziegelbrücke–Siebnen-Wangen (Shuttle)		Regionale Erschließungsfunktion	Halbstundentakt, Reduktion in Randzeiten	Eine Nutzung der bestehenden betrieblich notwendigen Fluchtfahrten nach Lachen zu fahrplanmässig nutzbaren Fahrten soll ermöglicht werden, um die seit 15. Juni 2014 bestehenden Angebotsnachteile zu verringern.

Zielangebot Verkehrsregion March/Höfe

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Funktion</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
800 (S5)	Zürich HB–Uster–Rapperswil–Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Haupterschliessung	Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZV
70.175	Richterswil–Wollerau Roos	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	
70.180	Pfäffikon–Wollerau–Samstagern	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Halbstundentakt; zusätzliche Verdichtungen während HVZ im Abschnitt Pfäffikon–Wollerau	
70.190	Pfäffikon SZ–Feusisberg–Schindellegi–Feusisberg	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zwischen zwei Bahnlinien	Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt während HVZ	Zunehmende Anschluss-Brüche erfordern allenfalls eine Umgestaltung des Angebots.
72.521	Reichenburg–Siebnen-Wangen–Tuggen–Uznach	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Mo-Fr: Halbstundentakt mit Ausdünnungen während verkehrsschwächeren Zeiten Sa/So: Stundentakt	
72.522	Pfäffikon–Lachen–Galgenen–Siebnen–Nuolen	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Verkehrt nur Mo-Fr: Abschnitt Pfäffikon–Siebnen: Halbstundentakt während HVZ Abschnitt Siebnen–Nuolen: 20 Kurspaare	Abschnitt Pfäffikon–Siebnen: Verdichtungskurse zu Linie 72.524. Abschnitt Siebnen–Nuolen: Angebotsausrichtung auf die Bedürfnisse der Kantonsschule Ausserschwyz sowie Grunderschliessung
72.523	Siebnen-Wangen–Innerthal	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Stundentakt	
72.524	Pfäffikon SZ–Lachen SZ–Galgenen–Siebnen–Buttikon	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Werktage: Halbstundentakt So: Stundentakt mit einzelnen Verdichtungskursen	Verdichtungen Pfäffikon–Siebnen zum Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten als Linie 72.522
72.525	Lachen–Wangen–Siebnen-Wangen	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Mo-Fr: Stundentakt mit Verdichtungen zu Halbstundentakt während Hauptverkehrszeiten Sa/So: Stundentakt	Aufgrund der oft verspäteten S2 in Lachen muss eine Änderung des Angebots geprüft werden.

Zielangebot Verkehrsregion March/Höfe

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Funktion</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
80.637	Ziegelbrücke– Reichenburg (–Buttikon)	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Stundentakt nur während Hauptverkehrszeiten	Eine Mitfinanzierung und Verlängerung der bisher durch den Kanton Glarus finanzierten Buslinie bis Buttikon (mit Anschluss an Buslinie 524 nach Lachen) zur Verringerung der seit 15. Juni 2014 für Reichenburg bestehenden Angebotsverschlechterungen wird geprüft.

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

3. Das Baudepartement wird beauftragt, die Entwicklungsfelder auszuarbeiten und dafür dem Regierungsrat Antrag zu stellen.

4. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2016–2019 zu genehmigen.

5. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirke und Gemeinden; Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri, Klausenstrasse 4, 6460 Altdorf; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, Aabachstrasse 5, 6301 Zug; Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Nidwalden, Dorfplatz 7a, 6370 Stans; Baudepartement des Kantons Obwalden, Flüelistrasse 3, 6061 Sarnen; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Kaspar-Escher-Haus, 8090 Zürich; Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen; Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus, Kirchstrasse 2, 8750 Glarus; Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 20, 5001 Aarau; Zürcher Verkehrsverbund, Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich; SBB, Personenverkehr, Regionalverkehr Zürich, Limmatstrasse 23, 8021 Zürich; Schweizerische Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen; Rigi-Bahnen, Postfach 162, 6354 Vitznau; Stoosbahnen AG, Stooshorn 1, 6433 Stoos; Luftseilbahn Morschach-Stoos, 6443 Morschach; Luftseilbahn Illgau-Ried, Dörfli, 6434 Illgau; Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees, Werftstrasse 5, Postfach 4265, 6002 Luzern; PostAuto Region Zentralschweiz, Landenbergstrasse 36, 6002 Luzern; PostAuto Geschäftsstelle Uznach, Burgerrietstrasse 9, Postfach 517, 8730 Uznach; Auto AG Schwyz, Bahnhofstrasse 4, 6430 Schwyz; Zugerland Verkehrsbetriebe AG, An der Aa 6, Postfach 4864, 6304 Zug; Busbetriebe Bamert GmbH, Etzelstrasse 24, 8832 Wollerau.

6. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für öffentlichen Verkehr (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Andreas Barraud, Landammann

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

Kantonsratsbeschluss über die Genehmigung des Grundangebotes des regionalen öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2016–2019

(Vom.....)

Der Kantonsrat des Kantons Schwyz,

nach Einsicht in Bericht und Vorlage des Regierungsrates,
gestützt auf § 10 Bst. a des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987,

beschliesst:

1. Das Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2016–2019 wird genehmigt.
2. Der Regierungsrat wird ermächtigt, untergeordnete Anpassungen des Grundangebots vorzunehmen, welche das Mengengerüst und den Finanzrahmen des genehmigten Grundangebots nicht überschreiten dürfen.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.