

Beschluss Nr. 642/2022

Schwyz, 23. August 2022 / ju

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2024–2027

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) regelt die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz. Es soll ein auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtetes Grundangebot des öffentlichen Verkehrs gestaltet werden (§ 1 GöV). Dieses gewährleistet gemäss § 2 GöV eine auf die Verteilung und Dichte der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze ausgerichtete Erschliessung und Bedienung aller Gemeinden.

Im öV-Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie, Entwicklungsfelder sowie der Finanzrahmen für die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen für jeweils vier Jahre festgelegt.

Das öV-Grundangebot dient dem Regierungsrat zur Festlegung des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz. Der Regierungsrat legt das öV-Grundangebot nach Anhören der Bezirke und Gemeinden vor (§ 11 Bst. a GöV). Es ist anschliessend vom Kantonsrat zu genehmigen (§ 10 Bst. a GöV). Das vorliegend zu verabschiedende öV-Grundangebot wird ab dem Jahr 2024 wirksam und gilt bis Ende 2027.

Das öV-Grundangebot 2024–2027 baut auf dem bewährten und etablierten öV-Angebot auf und berücksichtigt neue und sich verändernde Rahmenbedingungen und Entwicklungen. Der identifizierte Handlungsbedarf und die Erkenntnisse aus der vom Regierungsrat am 17. Mai 2022 erlassenen Strategie öffentlicher Verkehr 2040 sind in das öV-Grundangebot 2024–2027 eingeflossen. Die Interessen der Bezirke und Gemeinden wurden vor dem Start der Erarbeitung im Jahr 2021 abgefragt und mit dem Vernehmlassungsverfahren im Jahr 2022 hatten die Bezirke und Gemeinden nochmals die Gelegenheit zur Mitwirkung.

Im öV-Grundangebot 2024–2027 ist die Umsetzung von 26 Massnahmen und Entwicklungsfeldern in allen Verkehrsregionen vorgesehen. Sie haben zum Ziel, den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Im Mittelpunkt des öV-Grundangebots 2024–2027 stehen:

- ein deutlicher Angebotsausbau beim Buskonzept in der March;
- die Sicherstellung der Bahnerschliessung in der Obermarch;
- die Einführung eines neuen Buskonzepts in Einsiedeln;
- gezielte Angebotsausbauten in den Verkehrsregionen Innerschwyz und Küssnacht;
- der öV-Anschluss für die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP).

Die geplanten Massnahmen unterstützen den eingeschlagenen Weg für einen noch attraktiveren und gleichzeitig effizienteren öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz. Die finanziellen Mittel werden mit Priorität für den Ausbau des bestehenden Angebots auf den öV-Hauptlinien mit starker Nachfrage oder entsprechendem Potenzial eingesetzt. Der öV kann seine Stärken als Massentransportmittel ausspielen und einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage im Kanton Schwyz leisten. Aufgrund des stabilen Finanzhaushalts kommt der Regierungsrat der Forderung nach, die im Jahr 2015 aus Spargründen aus dem öV-Grundangebot gestrichenen Angebote (Buslinien 505 Schwyz - Ibergereg - Oberiberg, 506 Muotathal - Bisisthal Sahli und die öV-Erschliessungen der Gewerbegebiete First und Chaltenboden) wieder in das Linienraster des öV-Grundangebots 2024–2027 aufzunehmen.

Eine konsequente Abstimmung der Raum- mit der Verkehrsplanung erhält laufend höhere Bedeutung. Der Kanton will das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum schwergewichtig auf ausgesuchte, geeignete Standorte lenken (kantonale Entwicklungsschwerpunkte, ESP). Das öV-Grundangebot 2024–2027 berücksichtigt diese Entwicklung. Der öV wird zukünftig das erwartete Nachfragepotenzial bei den kantonalen ESP abholen, das Gesamtverkehrssystem stärken und mit seinem Angebot zur Standortattraktivität der ESP beitragen.

Im öV-Grundangebot 2024–2027 sind fünf allgemeine Entwicklungsfelder für die Bereiche Umwelt, Innovation, Nachtangebot, mehr Wettbewerb im öV sowie Pandemie/Ukraine-Krieg und ihre langfristigen Auswirkungen eingestellt. Entwicklungsfelder bezeichnen Handlungsfelder, die zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschliessend geplant und im bevorstehenden öV-Grundangebot detailliert als konkrete Massnahme aufgezeigt werden können. Dies als Folge von noch unklaren Rahmenbedingungen, von Unsicherheiten oder von Abhängigkeiten mit noch nicht bekannten übergeordneten Entwicklungen und Entscheidungen. Im Rahmen des Entwicklungsfeldes können die Projekte weiterentwickelt werden und bei Bedarf kurzfristig, innerhalb des laufenden öV-Grundangebots, umgesetzt werden.

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 ist auf der Einnahmenseite (Erlöse) durch die Nachwirkungen der Corona-Pandemie und auf der Ausgabenseite (Kosten) durch die aktuelle Entwicklung bei den Energie- und Lohnkosten (Teuerung) von Unsicherheiten geprägt.

Bei den Verkaufserlösen darf aufgrund der im Frühling/Sommer 2022 wieder erfreulich rasch angestiegenen Frequenzen bis spätestens 2024 von einer Erholung auf das Niveau 2019 (vor Corona) erwartet werden. Auf der Kostenseite ist die aktuellste Entwicklung bei der Teuerung zu berücksichtigen.

Im Finanzplan des öV-Grundangebots 2024–2027 sind zwischen 34.4 Mio. Franken (2024) und 36.4 Mio. Franken (2026) vorgesehen. Pro Jahr sind im Mittel 35.5 Mio. Franken budgetiert. Mit diesem finanziellen Rahmen sollen auch die geplanten Massnahmen und Entwicklungsfelder zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz weiterbearbeitet und umgesetzt werden. Der Finanzrahmen 2024–2027 liegt im Mittel 2.9 Mio. Franken höher als in der laufenden öV-Grundangebotsperiode 2020-2023.

Ausführliche Informationen, Erklärungen, Ziele und Hintergründe zu den konkret geplanten Massnahmen und zu den Entwicklungsfeldern sind in den Vernehmlassungsunterlagen des öV-Grundangebots 2024–2027 enthalten (Begleitender Bericht zur Vernehmlassung und Massnahmenkatalog vom 7. Februar 2022).

2. Ausgangslage

2.1 Inhalt und Abgrenzungen des öV-Grundangebots

Das öV-Grundangebot regelt das Angebot im regionalen Personenverkehr. Es umfasst den öffentlichen Verkehr innerhalb von Regionen einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften. Im Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktichte jeder Linie (Anzahl Kurspaare) sowie der Finanzrahmen für die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen festgelegt. Nicht Gegenstand des öV-Grundangebots sind der Orts-, Fern- und Ausflugsverkehrs sowie Nachtangebote. Ebenfalls nicht Bestandteil des Finanzrahmens der Grundangebotsvorlage sind Kosten der Bahn- und Strasseninfrastrukturen.

2.2 Zuständigkeit

Gemäss § 10 Bst. a GöV liegt es in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das durch den 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 April bis Juni 2021 Begehren zum öV-Grundangebot 2024–2027 einzureichen und konnten in den Monaten März bis Mai 2022 zum Entwurf des öV-Grundangebotes Stellung nehmen.

2.3 Geltungsdauer

Das öV-Grundangebot 2024–2027 wird ab dem Jahr 2024 wirksam und gilt bis 2027. Der Fahrplanwechsel erfolgt jeweils Mitte Dezember. Die Abgeltungsperiode bezieht sich jeweils auf das Budgetjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember im selben Jahr.

2.4 Planerische Einbettung

Die Strategie Wirtschaft und Wohnen enthält Leitideen und übergeordnete Ziele für eine wachstumsorientierte, aber auch wachstumsgesteuerte Politik im Kanton Schwyz.

Mit der Raumentwicklungsstrategie und der Gesamtverkehrsstrategie erfolgt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Beide Strategien konkretisieren die übergeordnete Strategie Wirtschaft und Wohnen und brechen diese auf die räumliche Ebene herab.

Die Gesamtverkehrsstrategie wiederum berücksichtigt alle Aspekte des Verkehrs aus einer ganzheitlichen Sicht. Die Strategie öffentlicher Verkehr ist Teil der Gesamtverkehrsstrategie. Im kantonalen Richtplan werden auf der Grundlage der Gesamtverkehrsstrategie konkrete Massnahmen definiert. Mit dem öV-Grundangebot wird das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz für vier Jahre konkret festgelegt.

2.5 öV-Grundangebot als Rahmen für die Angebotsbestellung

Das öV-Grundangebot ist Grundlage und gleichzeitig Rahmen für die Bestellung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Es wird immer jeweils für zwei Fahrplanjahre ein Bestellverfahren durchgeführt. Bund und Kantone geben als Besteller des regionalen Personenverkehrs den Transportunternehmen Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan) sowie zu den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die Transportunternehmen Offerten

je Linie. In den Offerten werden im Voraus die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen. Nach Verhandlung der Offerten schliessen die Besteller mit den Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab. Darin werden die zu erbringenden Leistungen sowie die Abgeltungen und deren Aufteilung auf Bund, Kantone und Dritte geregelt.

Der Regierungsrat beachtet im Prozess des Bestellverfahrens das öV-Grundangebot. Es gibt ihm das zu bestellende Mengengerüst (Taktsystem) der Linien und der dabei einzuhaltende Budgetrahmen vor.

3. Rechtsgrundlagen

3.1 Rechtsgrundlage beim Bund

Die Kriterien für Abgeltungen des Bundes an den regionalen Personenverkehr sind im Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (PBG, SR 745.1) und in der Verordnung über die Abgeltung des Regionalverkehrs vom 11. November 2009 (ARPV, SR 745.16) vorgegeben.

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

3.2 Rechtsgrundlage im Kanton Schwyz

Die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs stützt sich auf das GöV. Der Kanton richtet Beiträge an die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Deckung von Betriebsfehlbeträgen von Transportunternehmen des regionalen öffentlichen Verkehrs und an die anrechenbaren 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 die Gemeinden tragen gemeinsam die Kosten der Förderungsmassnahmen für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 1 GöV). Für alle im Grundangebot enthaltenen Linien wird ein ausreichender Grad an Eigenwirtschaftlichkeit verlangt (§ 10 Bst. a GöV).

3.3 Übereinstimmung von kantonalem Recht und Bundesrecht

Ausgeschlossen von der Abgeltung ist sowohl nach kantonalem Recht wie nach Bundesrecht der (reine) Ausflugsverkehr (Angebote ohne Erschliessungsfunktion). Eine weitere Übereinstimmung besteht bei den gestützt auf Art. 6 Abs. 1 ARPV anerkannten Angeboten des regionalen Personenverkehrs. Linien, die vom Bund mitfinanziert werden, sind auch Gegenstand des öV-Grundangebots.

Für die Erschliessung einer Ortschaft mit dem regionalen Personenverkehr verlangt die Bundesgesetzgebung 100 ständige Einwohner. Der Kantonsrat hat die Limite im Kanton Schwyz im Rahmen einer Anpassung des Grundangebots 2008–2011 ebenfalls (von 300) auf 100 Personen gesenkt. Somit stimmt das öV-Grundangebot seither auch diesbezüglich mit den Anforderungen des Bundes überein.

3.4 Abweichungen zwischen den Anforderungen des Bundes und des Kantons

Das kantonale Recht kann gegenüber der Abgeltungsberechtigung des Bundes in gewissen Punkten weiter gefasst werden. 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 dagegen lediglich auf eine ausreichende Eigenwirtschaftlichkeit der Linie zu achten. Das Kriterium der Erschliessungsfunktion muss aber 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.

3.5 Ausschluss aus dem öV-Grundangebot

Aufgrund der oben erwähnten Kriterien können Linien und Angebote definiert werden, die explizit nicht Teil des öV-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 (neue Regelung in Prüfung).

3.6 Festlegung des Angebotsumfangs

Die kantonalen Rechtsgrundlagen äussern sich nicht über die konkrete Anzahl der Kurspaare auf den in das Grundangebot aufgenommenen Linien. 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, wird eine Mindesterschliessung von vier Kurspaaren sichergestellt.
- Abweichungen können dann vorgenommen werden, wenn betriebliche Rahmenbedingungen und die Kostensituation der Linie dies rechtfertigen.

Damit das öV-Grundangebot als Planungs- und Handlungsinstrument 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 öV-Grundangebot zur Anwendung:

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

Die Detailplanung des Fahrplans erfolgt jeweils im Rahmen des zweijährlich stattfindenden 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.

3.7 Untergeordnete Anpassungen des Grundangebots

Unabhängig von den Entwicklungsfeldern (vgl. dazu unten Ziff. 6.5) muss es möglich sein, das auf vier Jahre ausgelegte öV-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. Weitergehende Änderungen des Grundangebots, namentlich erhebliche Leistungsausweitungen und die Aufnahme neuer Linien sind dagegen dem Kantonsrat zur Genehmigung zu beantragen.

4. Rückblick und Erfolgskontrolle

4.1 Entwicklung der Kennzahlen 2017–2020

Die Entwicklung und der Erfolg des öffentlichen regionalen Verkehrs wurden wie in den vorangehenden öV-Grundangebotsperioden mit einem Rückblick auf die letzten vier Jahre untersucht. Als Datengrundlage wurden die Kennzahlen aus den Jahresabschlüssen der Transportunternehmen (IST-Werte) verwendet. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung lagen die IST-Zahlen bis 2020 vor. Es wurde die Entwicklung der nachfolgenden sechs Kennzahlen analysiert und kommentiert:

- Angebotskilometer (Fahrplankilometer);
- Nachfrage (Personenkilometer);
- Betriebskosten (Vollkosten);
- Abgeltungen an die Transportunternehmen;

- Kostendeckungsgrad;
- Abgeltung pro Kopf (Einwohner).

4.1.1 Fazit aus der Kennzahlenanalyse

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz wurde im Zeitraum von 2017 bis 2020 insbesondere durch folgende Einflüsse massgeblich geprägt:

- «Sparszenario Moderat» im öV-Grundangebot 2016–2019;
- geänderte Rahmenbedingungen für die Betriebskosten;
- Passagierwachstum und höhere Billeteinnahmen bis 2019;
- Corona-Pandemie ab März 2020.

Das öV-Grundangebot 2016–2019 berücksichtigte das Entlastungsprogramm 2014–2017 mit dem Auftrag «Ausgleichung und Stabilisierung des Finanzhaushaltes». Dies hatte Einfluss auf die Entwicklung der Angebotskilometer. Ab 2016 wurde das «Sparszenario Moderat» umgesetzt. Im Zeitraum 2017–2019 wurde auf Angebotsausbauten weitestgehend verzichtet.

In der Langfristbetrachtung seit 2009 haben die Angebotskilometer im Schwyzerischen öV jedoch insgesamt markant um 29 % zugenommen: 6.79 Mio. Kurskilometer im Jahr 2009, 8.76 Mio. Kurskilometer im 2021, wobei diese Zahlen nicht uneingeschränkt mit Angebots- und Fahrplanverbesserungen gleichgesetzt werden dürfen.

Im Zeithorizont 2017–2020 sind trotz weniger Angebotskilometer und obschon die Transportunternehmen Effizienzsteigerungen erzielen konnten die Betriebskosten (Vollkosten) für das öV-Angebot im Kanton Schwyz insgesamt angestiegen. Grund dafür waren geänderte Rahmenbedingungen (Beispiele: Streckensperrung Zugersee Ost, Ausstieg Kanton Glarus aus der Mitfinanzierung bei einem Bahnangebot in der March, neue Regelung bei der Zuschreibung von Fahrzeugfixkosten bei der SOB, Inbetriebnahme der neuen Stossbahn).

Mit einem erfreulichen Nachfragewachstum von 5 % bei den Personenkilometern konnten zwischen 2017 und 2019 zusätzliche Billeteinnahmen generiert werden. Die höheren Einnahmen haben die Entwicklung bei den Betriebskosten mehr als wettgemacht. Von 2017 bis 2019 konnte der Kostendeckungsgrad der Schwyzer öV-Linien um 4.4 % auf gesamthaft 55.4 % gesteigert werden. Die Eigenwirtschaftlichkeit des öV hat sich somit verbessert, so dass die Abgeltungen an die Transportunternehmen entsprechend reduziert werden konnten.

Ab 2020 hat die Corona-Pandemie die Entwicklung auf der Nachfrageseite unerwartet und abrupt gestoppt. Abhängig vom Grad der verordneten Mobilitätseinschränkungen hat sich die öV-Nachfrage stark verändert. Der öV erlitt zwischenzeitlich massive Einbussen bei den Billeteinnahmen. Die Transportunternehmen konnten einen Teil der Einnahmeausfälle durch die Auflösung ihrer Reserven decken. Dennoch resultierte für das öV-Grundangebot im Jahr 2020 ein Corona-Defizit von insgesamt 2.47 Mio. Franken (Fr. 1 479 176.-- zulasten der Bezirke und Gemeinden, Fr. 986 118.-- zulasten des Kantons).

Nichtsdestotrotz knüpfen das öV Grundangebot 2024–2027 bzw. verschiedene diesem zugrunde gelegten Parameter an der positiven Entwicklung der Eigenwirtschaftlichkeit bis zum Jahr 2019 (vor Pandemie) an.

4.2 Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem öV-Grundangebot 2020–2023

Im öV-Grundangebot 2020–2023 wurden total 20 öV-Massnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs beschlossen. Bis Ende 2021 konnten 17 dieser Massnahmen termingerecht umgesetzt werden. Drei Massnahmen verzögern sich, weil die Umsetzungsreife noch nicht erreicht ist:

- Die Erschliessung des ESP Seewen-Schwyz mit der Buslinie 60.507 ist ab Inbetriebnahme der neuen Muotabrücke West vorgesehen (gemäss aktuellem Planungsstand ca. 2026).
- Das Entwicklungsfeld für das neue Buskonzept Einsiedeln wurde in Abstimmung mit dem Bezirk Einsiedeln verschoben und ist nun per Fahrplan 2025 zur Umsetzung geplant.
- Die geplante Änderung bei den Liniendurchbindungen im Bahnknoten Biberbrugg zur Stärkung des Angebots im Korridor Ausserschwyz und Innerschwyz wurde zur Neubeurteilung und Klärung offener Fragen zurückgestellt.

Diese drei noch nicht umgesetzten Massnahmen aus dem öV-Grundangebot 2020–2023 werden zur weiteren Bearbeitung in das öV-Grundangebot 2024–2027 übernommen.

4.3 Erwartungen der Bezirke und Gemeinden

Das Amt für öffentlichen Verkehr hat die Bezirke und Gemeinden im Frühling 2021 mit einer Umfrage dazu eingeladen, ihre Erwartungen für das öV-Grundangebot 2024–2027 mitzuteilen. 21 Bezirke und Gemeinden haben eine Rückmeldung gemacht. Die konkreten Anregungen aus der Umfrage sind in die Erarbeitung des öV-Grundangebots 2024–2027 eingeflossen.

4.4 Richtplancontrolling

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat im Jahr 2021 erstmalig ein Richtplancontrolling durchgeführt und die im kantonalen Richtplan definierten Ziele im Rahmen eines Soll-Ist-Vergleichs überprüft. Für den Bereich öffentlichen Verkehr betrifft dies nachfolgende Zielsetzungen:

- Sicherstellung der Attraktivität des öV;
- Verbesserung des Modal Splits zugunsten des öV;
- Erhalt der Erschliessungsqualität in allen Gemeinden.

Der Bericht zum Richtplancontrolling zeigte als Ergebnis, dass sich zwischen 2016 und 2020 die öV-Erschliessung der Einwohner und Arbeitsplätze gesamtkantonal leicht verbessert hat. Die Zunahme fand vor allem im urbanen und teilweise im periurbanen Siedlungsraum statt.

Bei der Bahn ist zwischen 2011 und 2018 eine Zunahme der Nachfrage um 14 % festzustellen (Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen im Kanton Schwyz). Mit Ausnahme der Periode 2014 bis 2016, in der die Nachfrage stagnierend war, ist die Entwicklung relativ konstant steigend.

Die Nachfrage auf den Buslinien (ohne Ortsbusse) im Kanton Schwyz hat zwischen 2011 und 2019 ebenfalls zugenommen, und zwar in der Grössenordnung von 20 %. Stark zugelegt hat diese Nachfrage in der ersten Hälfte der 2010-er Jahre. Die Nachfragesteigerung im öV ist somit seit 2011 relativ gesehen stärker als die Bevölkerungsentwicklung im Kanton Schwyz (+9 %).

Als Fazit des Controllingberichts resultierte die Feststellung, dass der Ausbau des öV-Angebots in dicht besiedelten Gebieten weiter voranzutreiben und die öV-Erschliessung im ländlichen Siedlungsraum zu halten bzw. punktuell zu verbessern ist.

5. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

5.1 Zusammenfassung

Am 15. Februar 2022 hat der Regierungsrat den Entwurf des Grundangebots des öffentlichen regionalen Verkehrs für die Jahre 2024–2027 verabschiedet und das Baudepartement gestützt auf § 11 Bst. a GöV ermächtigt, ein Vernehmlassungsverfahren dazu durchzuführen. Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr hat insgesamt 77 Adressaten zu einer Stellungnahme eingeladen (Bezirke, Gemeinden, Bund, Nachbarkantone, Departemente, politische Parteien, Transportunternehmen, Verbände und Organisationen). Das Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des öV-Grundangebots 2024–2027 dauerte vom 17. Februar 2022 bis 23. Mai 2022.

63 Vernehmlassungsteilnehmer haben eine Stellungnahme mit insgesamt 302 Anträgen, Hinweisen oder Empfehlungen eingereicht.

In der Gesamtbetrachtung aller Vernehmlassungsteilnehmer wird der Entwurf des öV-Grundangebots 2024–2027 mehrheitlich befürwortet. Die Zielsetzungen für einen noch attraktiveren, effizienteren und nachhaltigeren öffentlichen Verkehr werden allseits begrüsst. Die im Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024–2027 aufgezeigten 24 konkreten Verbesserungsmassnahmen und Entwicklungsfelder werden durchwegs unterstützt. Besonders hervorgehoben werden die geplanten Verbesserungen beim Busangebot in der March, das neue Buskonzept in Einsiedeln und die punktuellen Angebotsverbesserungen beim Busangebot in der Region Innerschwyz/Küssnacht. Die Berücksichtigung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Arbeitsplatzgebiete beim geplanten öV-Ausbau stösst ebenfalls auf breite Akzeptanz. Von den direktbetroffenen Bezirken und Gemeinden sind vorwiegend Anliegen zum Angebotsumfang angemeldet worden (Betriebszeiten, Taktdichte, zusätzliche Halte, Anschlussverbindungen).

Die im Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024–2027 eingestellten Entwicklungsfelder werden im Grundsatz als wichtig und richtig beurteilt. Damit werde Klärungsbedarf signalisiert und es könnten Spielräume offengehalten werden, um noch nicht detailliert abgestimmte Vorhaben weiterzuentwickeln und flexibel umzusetzen. Insbesondere zu den Entwicklungsfeldern Nachtangebot, Innovationen, Umwelt und mehr Wettbewerb im öV sind zahlreiche Rückmeldungen mit unterschiedliche Erwartungen eingegangen. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmer bezweifeln aber, dass für die Entwicklungsfelder genügend finanzielle Mittel eingestellt sind und fordern deren Aufstockung.

Einige kritische Stellungnahmen fordern vom Regierungsrat mit Blick auf die übergeordneten Nachhaltigkeits- und Umweltziele deutlich mehr Investitionen und Engagement in den öV.

In der Verkehrsregion Ausserschwyz steht das Entwicklungsfeld «Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung» im Fokus der Reaktionen. Der Bezirk March und die neun Marchgemeinden haben eine gemeinsame Stellungnahme eingereicht. Sie teilen mit, dass eine weitere Verzögerung der Bahnerschliessung in der Obermarch nicht mehr hinnehmbar sei und dass sie die aufgezeigte Übergangslösung mit dem vorübergehenden Wegfall der Bahnerschliessung (S27) in den Fahrplanjahren 2026 und 2027 nicht tolerieren. Sie erwarten von kantonalen Seite Unterstützung und entsprechendes Handeln. Die S27 Siebnen-Wangen - Ziegelbrücke müsse durchgehend weiterbetrieben werden, bis die Erschliessung mit der S2 Zürich - Ziegelbrücke wieder möglich sei. Beim Buskonzept March soll das im Massnahmenkatalog aufgezeigte angestrebte Zielkonzept 2028 bereits ab 2024 umgesetzt werden. Die Anliegen der Marchgemeinden werden in den Stellungnahmen aller politischen Parteien unterstützt.

Zur Bahnzukunft Ausserschwyz haben verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer zudem ihre Sorge über den Zeithorizont des öV-Grundangebots 2024–2027 hinaus angemeldet.

In der Verkehrsregion Innerschwyz stehen (erneut) insbesondere die Angebote im Fokus der kritischen Stellungnahmen, welche im Jahr 2015 noch Bestandteil des öV-Grundangebots waren und dann ab 2016 als Massnahme zur Entlastung der damals angespannten Kantonsfinanzen (strukturelles Defizit) aus dem öV-Grundangebot gestrichen wurden (Buslinien Ibergereg, Bisisthal, Feusisberg First). Zu diesen Buslinien sind diverse Anträge von Bezirken, Gemeinden, politischen Parteien und Organisationen eingegangen. Sie fordern den Regierungsrat auf, die Linien wieder im Linienraster des öV-Grundangebots 2024–2027 zu berücksichtigen.

Beim Finanzrahmen stellen sich mehrere politischen Parteien und Transportunternehmen die Frage, ob das Budget des öV-Grundangebots 2024–2027 nicht mit zu optimistischen Prognosen geplant ist. Eine Reduktion des Finanzrahmens um jährlich 1.4 Mio. Franken im Vergleich zum laufenden öV-Grundangebot 2020–2023 erscheine mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen bei

der Teuerung, den Energiekosten und dem Fachkräftemangel als kritisch. Sie empfehlen, den Finanzrahmen den jüngsten Entwicklungen anzupassen oder die reduzierte Summe gegenüber dem laufenden öV-Grundangebot in die Entwicklungsfelder zu investieren.

5.2 Schlussfolgerungen des Regierungsrats

Das Vernehmlassungsverfahren dient der breiten politischen und gesellschaftlichen Abstützung des öV-Grundangebots 2024–2027. Es unterstützt den Regierungsrat bei der Entscheidungs- und Kompromissfindung in den einzelnen Themen im Sinn eines allgemeinen Interesses.

Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr hat sämtliche Anträge, Hinweise und Empfehlungen aus dem Vernehmlassungsverfahren sorgfältig geprüft und die Ergebnisse aus der Vernehmlassung mit einem Bericht dem Regierungsrat unterbreitet.

Auf dieser Grundlage hat der Regierungsrat im Vergleich zum Entwurf des öV-Grundangebots vom 15. Februar 2022 vier Ergänzungen zur weiteren qualitativen Verbesserung des öV-Grundangebots festgelegt.

Ergänzung 1:

Die konkret geplanten Massnahmen und Entwicklungsfelder mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu gestalten, wurden von den Vernehmlassungsteilnehmern grundsätzlich unterstützt und sollen umgesetzt bzw. weiterbearbeitet werden. Die zusätzlichen, spezifischen Anträge zu Betriebszeiten, Taktichte, Anschlussverbindungen oder zusätzliche Zugshalte sollen aufgenommen und im ordentlichen Prozess des Bestellverfahrens geprüft werden.

Begründung:

Das unter dem Lead des Bundes alle zwei Jahre durchgeführte Bestellverfahren bildet den gesetzlichen Rahmen für die detaillierte Regelung der Angebote und der Abgeltungen.

Ergänzung 2:

In der Obermarch soll ein Bahnangebot Siebnen-Wangen - Ziegelbrücke weiterbetrieben werden, bis die Erschliessung mit der S2 Zürich - Ziegelbrücke wieder möglich ist. Der vorübergehende Wegfall der Bahnerschliessung (S27) in den Fahrplanjahren 2026 und 2027 soll vermieden werden. Beim Buskonzept March soll geprüft werden, ob die Umsetzung des angestrebten Zielkonzepts 2028 bereits ab 2024 möglich ist. Die direktbetroffenen Gemeinden der Obermarch sollen in den weiteren Planungsprozess eingebunden werden. Das Entwicklungsfeld «Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung» wird im Sinne der Ergänzung 2 angepasst.

Begründung:

Dem Kanton ist eine gute öV-Erschliessung mit Bahnanschluss in der Obermarch wichtig. Er begrüsst die gemeinsame und klare Haltung des Bezirks March und der neun Marchgemeinden sowie die Unterstützung sämtlicher politischer Parteien. Das deutliche Bekenntnis zur Bahnerschliessung in der Obermarch stärkt den Regierungsrat, die Realisierung der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen beim Bund und den SBB weiterhin mit Nachdruck einzufordern und Lösungen für die Sicherstellung der Bahnerschliessung zu erwirken. Mit dem Einbezug der direktbetroffenen Gemeinden in den Planungsprozess können Transparenz geschaffen und ein gemeinsames Verständnis für die vielschichtigen und komplexen Themen entwickelt werden.

Ergänzung 3:

Die im Jahr 2015 aus Spargründen zur Entlastung des Finanzhaushalts aus dem öV-Grundangebot gestrichenen Angebote (Buslinien 505 Schwyz - Ibergereg - Oberiberg, 506 Muotathal - Bisisthal - Sahli, öV-Erschliessung Gewerbegebiete First/Chaltenboden) werden wieder in das

Linienraster des öV-Grundangebots 2024–2027 aufgenommen. Das öV-Grundangebot wird mit zwei zusätzlichen Massnahmen ergänzt.

Bei der Ausgestaltung des Angebots sollen die direktinteressierten Bezirke und Gemeinden einbezogen werden. Potenzielle Synergien zwischen den Bedürfnissen der Grunderschliessung, des Schülertransports und des Freizeitverkehrs sollen identifiziert und nach Möglichkeit bei der Angebotsplanung realisiert werden. Das Angebot soll vom Bund als regionaler Personenverkehr anerkannt sein.

Begründung:

Das strukturelle Finanzierungsdefizit der 2010-er Jahre im Kanton Schwyz ist beseitigt. Trotz Auswirkungen der Corona-Pandemie verläuft die Finanzentwicklung des Kantons weiterhin stabil und die Eigenkapitalausstattung und das Nettovermögen zeigen sich auch mittelfristig trotz aktueller Unsicherheiten sehr solide. Der Regierungsrat ist daher bereit, die genannten Angebote wieder in das Linienraster des öV-Grundangebots 2024–2027 aufzunehmen, zumal aufgrund der Rückmeldung aus dem Vernehmlassungsverfahren ein erhöhtes Bedürfnis der Bevölkerung angenommen werden darf. Die genaue Ausgestaltung des Angebots muss noch detailliert geprüft werden.

Durch den Einbezug der direktinteressierten Bezirke und Gemeinden in die Angebotsbestellung soll die Effizienz des Angebots erhöht werden und mit der RPV-Anerkennung soll eine Mitfinanzierung des Bundes erreicht werden.

Ergänzung 4:

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 wurde nochmals überprüft und angepasst, wobei die aktuellsten wirtschaftlichen Entwicklungen berücksichtigt werden. Zudem wird das Entwicklungsfeld «Pandemie und ihre langfristigen Auswirkungen» mit der Krise des Ukraine-Krieges und seinen negativen Folgen auf die Energie- und Rohstoffpreise (Teuerung) erweitert.

Begründung:

Der Finanzrahmen des Entwurfs des öV-Grundangebots 2024–2027 wurde noch im Jahr 2021 geplant. Es war dem Regierungsrat ein Anliegen, den Finanzrahmen besser als in der Vergangenheit mit den effektiv beanspruchten Mitteln (Abgeltungen) in Übereinstimmung zu bringen. Der Einbau von Budgetreserven wurde bewusst vermieden. Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 wurde im Entwurf mit optimistischen Annahmen geplant. Bei den Kosten sind nicht mehr als 0.3 % bis 0.4 % Teuerung berücksichtigt. Bei den Einnahmen wurde eine vollständige Erholung der Nachfrage auf das Niveau von 2019 (vor Corona-Pandemie) prognostiziert.

Während auf der Einnahmenseite durch die erfreuliche Tendenz der Erholung der Nachfrage am optimistischen Szenario festgehalten werden kann, hat sich auf der Kostenseite in der Zwischenzeit die Situation kritisch verändert. Mehrere Krisen überlagern sich und erschweren verlässliche Prognosen (Ukraine-Krieg, Inflation, Teuerung, Lieferketten-Engpässe, Fachkräftemangel). Es zeigt sich aber, dass die aktuellen Entwicklungen bei der Teuerung, den Energiekosten und dem Fachkräftemangel eine Anpassung beim Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 erforderlich machen.

6. öV-Grundangebot 2024–2027 im Überblick

6.1 Wesentlicher Inhalt

Das öV Grundangebot 2024–2027 baut auf dem bewährten und etablierten öV-Angebot auf und berücksichtigt neue und sich verändernde Rahmenbedingungen und Entwicklungen. Der im Rahmen des Rückblicks und der Erfolgskontrolle identifizierte Handlungsbedarf ist in die Erarbeitung des neuen öV-Grundangebots eingeflossen. Zudem sind die Erkenntnisse der überarbeiteten öV-

Strategie berücksichtigt worden. Für das öV-Grundangebot 2024–2027 wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage im öV nach Abflauen der Corona-Pandemie erholen wird und aufgrund der Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung wieder ein jährliches Nachfragewachstum erwartet werden darf.

Im Mittelpunkt des öV-Grundangebots 2024–2027 stehen:

- ein deutlicher Angebotsausbau beim Buskonzept in der March;
- die Sicherstellung der Bahnerschliessung in der Obermarch;
- die Einführung eines neuen Buskonzepts in Einsiedeln;
- gezielte Angebotsausbauten in Innerschwyz und Küssnacht;
- der öV-Anschluss für die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP.

Im öV-Grundangebot sind 26 Massnahmen und Entwicklungsfelder in allen Verkehrsregionen geplant. Sie haben zum Ziel, den öffentlichen Verkehr noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

6.2 Verkehrsregion Ausserschwyz

- Ab 2024: Die Busse im urbanen/periurbanen öV-Hauptkorridor Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen verkehren tagsüber durchgehend im Viertelstundentakt, womit die Attraktivität des öV in den Siedlungsgebieten mit grosser Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte gesteigert werden kann.
- Ab 2024: Die Busse im Korridor Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach verkehren tagsüber durchgehend im Halbstundentakt, womit die Gemeinden Tuggen und Wangen systematisch und halbstündlich innerhalb der Region und mit den beiden Verkehrsdrehscheiben Siebnen-Wangen und Uznach verbunden sein werden.
- Ab 2024: Die Ortschaft Nuolen und die Kantonsschule Ausserschwyz werden neu von Montag bis Sonntag täglich mit der Buslinie 72.525 Lachen SZ - Siebnen-Wangen erschlossen, anstatt wie bisher von Montag bis Freitag mit der Buslinie 72.522 Pfäffikon SZ - Lachen - Siebnen-Wangen - Nuolen. Das Angebot der Buslinie 72.525 wird hierfür verbessert und ausgebaut.
- Ab 2024: Die öV-Erschliessung der Gewerbegebiete First und Chaltenboden innerhalb der Gemeinde Feusisberg wird in das öV-Grundangebot aufgenommen. Die Erschliessung des Gewerbegebiets First erfolgt vorbehältlich der betrieblichen Machbarkeit und der Zustimmung der Gemeinde Freienbach, die Buslinie 70.188 Pfäffikon SZ - Roggenacker bis zum Gewerbegebiet First zu verlängern. Zur Erschliessung des Gewerbegebiets Chaltenboden wird der von der Gemeinde Feusisberg gestartete Versuchsbetrieb weitergeführt (Verlängerung der Buslinie 60.507 Schwyz - Biberbrugg aus dem Bahnknoten Biberbrugg bis zum Gewerbegebiet Chaltenboden).
- 2024–2027: Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung mit dem Ziel, ein Bahnangebot Siebnen-Wangen - Ziegelbrücke weiter zu betreiben, bis die Erschliessung mit der S2 Zürich - Ziegelbrücke wieder möglich ist. Ein vorübergehender Wegfall der Bahnerschliessung (S27) in den Fahrplanjahren 2026 und 2027 soll vermieden werden. Beim Buskonzept March soll geprüft werden, ob die Umsetzung des angestrebten Zielkonzepts 2028 bereits ab 2024 möglich ist.
- 2024–2027: Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten mit dem Ziel, dass das Busangebot im Dreieck Uznach (Kanton St. Gallen), Reichenburg (Kanton Schwyz) und Ziegelbrücke (Kanton Glarus) das neue Bahnangebot berücksichtigt und kantonsübergreifend mit guten Anschlussbeziehungen aufeinander abgestimmt ist.

6.3 Verkehrsregion Mitte

Der Bezirk Einsiedeln beabsichtigt, ab 2025 ein neues Buskonzept einzuführen und damit die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet zu verbessern. Anstelle des heutigen Ortsbusses werden die Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete genutzt. Das Buskonzept Einsiedeln wurde vom Bezirk Einsiedeln in Zusammenarbeit mit dem AöV Schwyz, der Postauto AG und einem externen Beratungsbüro erarbeitet. Die Einsiedler Stimmberechtigten haben der Vorlage am 15. Mai 2022 zugestimmt. Das neue Buskonzept wird vorbehältlich der Verfügbarkeit der notwendigen Infrastruktur eingeführt.

- Ab 2025: Anpassungen bei den Buslinien 60.555 und 60.556 (Ybrig). Die Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen im Gebiet Eschbach, Kobiboden werden neu mit den kantonalen Buslinien 60.555 und 60.556 attraktiv und effizient mit dem öV erschlossen.
- Ab 2025: Anpassungen bei der Buslinie 60.551 (Bennau). Die Streckenführung und das Angebot der kantonalen Buslinie 60.551 (Bennau) werden angepasst, weil die Grundlage für ein neues Ortsbuskonzept Einsiedeln geschaffen wird, die öV-Erschliessung Einsiedeln - Bennau - Biberbrugg verbessert wird und auf die geänderten Rahmenbedingungen des zukünftigen H8-Strassen-Vollausbaus reagiert werden kann.
- Ab 2024: Anpassungen bei der Buslinie 60.554 (Alpthal). Die Streckenführung der kantonalen Buslinie 60.554 Einsiedeln - Alpthal - Brunni wird im Dorfzentrum von Einsiedeln angepasst und verlängert, weil damit die Einsiedler Quartiere an der Allmeindstrasse und Grotzenmühlestrasse neu an das Angebot der Buslinie 60.554 angeschlossen werden können, die Buslinie 60.554 als Durchmesserlinie vom Bahnhof bis zum Brüöl verlängert werden kann und die Erreichbarkeit des Ortszentrums Einsiedeln mit dem öV attraktiver wird.
- Ab 2025: Anpassungen bei der Buslinie 60.552 (Egg SZ). Die kantonale Buslinie 60.552 Einsiedeln - Willerzell - Egg - Einsiedeln wird in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Einsiedeln als Durchmesserlinie vom Bahnhof Einsiedeln bis zum Spital verlängert, weil damit das Spital direkt an den Bahnhof, das Zentrum sowie die verschiedenen Ortsviertel von Einsiedeln angeschlossen werden kann.
- 2024–2027: Entwicklungsfeld für das Bahnangebot im Verkehrsknotenpunkt Biberbrugg mit dem Ziel, die Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Bahnknoten Biberbrugg zu überprüfen und zukunftsgerichtet festzulegen (zurückgestellte Massnahme aus dem öV-Grundangebot 2020–2023).

6.4 Verkehrsregion Innerschwyz und Küssnacht

- Ab 2024: Das Busangebot im periurbanen Siedlungsraum zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof wird verbessert. Die Linienbusse verkehren neu von Montag bis Samstag zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof ab 6 Uhr bis 20 Uhr durchgehend im Halbstundentakt.
- Ab 2024: Die urbanen/periurbanen Siedlungsgebiete von Brunnen und der Bezirk Gersau werden mit einer punktuellen Angebotsverdichtung bei der Buslinie 60.508 am Abend und am Samstag besser an die Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB angeschlossen. Die Zugsanschlüsse in Brunnen SBB werden attraktiver. Die öV-Vernetzung im Talkessel Schwyz wird verbessert.
- Ab 2024: Der Kanton Uri soll am Morgen aus dem Talkessel Schwyz 30 Minuten früher erreicht werden können. Damit ist für die Berufspendler ein Arbeitsbeginn vor 7 Uhr möglich.

- Ab 2024: Das Angebot der Buslinie 60.609 Oberägeri - Sattel wird weiterentwickelt und an das neue Buskonzept des Kantons Zug angepasst.
- Ab 2024: Die Buslinien 60.505 Schwyz - Ibergereggen - Oberiberg und 60.506 Muotathal - Bisisthal - Sahli werden in das öV-Grundangebot aufgenommen. Die Angebotsbestellung erfolgt neu unter dem Lead des Kantons mit Einbezug und Beteiligung der direktinteressierten Bezirke und Gemeinden.
- Ab ca. 2026: Das Arbeitsplatzgebiet ESP Seewen und das Sport-, Gewerbe- und Wohngebiet Wintersried werden neu mit dem öV erschlossen und an die regionale Verkehrsdrehscheibe im Busknoten Schwyz Zentrum angeschlossen.
- Ab ca. 2026: Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt ESP Brunnen Nord mit seinen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten soll neu mit dem öV erschlossen und an die Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB, das Zentrum und Brunnen See angeschlossen werden (Entwicklungsfeld).
- Ab ca. 2027: Das neue Verwaltungszentrum Kaltbach mit seinen rund 500 Arbeitsplätzen wird mit dem öV direkt an das Bahnangebot Schwyz SBB angeschlossen.
- Ab 2024: Die öV-Erschliessung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Küssnacht Fänn wird verbessert. Der ESP Fänn und das Dorfzentrum Küssnacht werden systematisch an die Verkehrsdrehscheiben Rotkreuz und Küssnacht am Rigi angeschlossen.
- 2024–2027: Entwicklungsfeld Küssnacht für die Weiterentwicklung des Busangebots mit dem Ziel, das Busangebot im Raum Küssnacht am Rigi und Umgebung rechtzeitig an geänderte Rahmenbedingungen anzupassen und in Zusammenarbeit mit Bund, den Kantonen Luzern und Zug und dem Bezirk Küssnacht insbesondere hinsichtlich einer möglichen Buser-schliessung von Merlischachen weiterzuentwickeln.

6.5 Allgemeine Entwicklungsfelder

Die Entwicklungsfelder haben zum Ziel, die Attraktivität, Effizienz und Nachhaltigkeit des öV-Angebots im Kanton Schwyz weiter zu steigern. Aufgrund von Unsicherheiten und unklaren Rahmenbedingungen oder Abhängigkeiten mit noch nicht abschliessend bekannten übergeordneten Entwicklungen und Entscheiden können einige Handlungsfelder zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fertig geplant und detailliert im öV-Grundangebot 2024–2027 als konkrete Massnahme aufgezeigt werden.

Damit der Regierungsrat bei Notwendigkeit flexibel und rechtzeitig reagieren kann, werden im öV-Grundangebot 2024–2027 wie schon in den vergangenen öV-Grundangebotsperioden sogenannte Entwicklungsfelder eingestellt. Sie ermöglichen, Projekte weiterzuentwickeln und erlauben es dem Regierungsrat, die Massnahmen kurzfristig, innerhalb des öV-Grundangebots 2024–2027, umzusetzen.

- Entwicklungsfeld Nachtangebot mit dem Ziel, dass der Regierungsrat einen Bericht zur Aufnahme eines Nachtangebots ins öV-Grundangebot erarbeitet und diesen im Jahr 2023 dem Kantonsrat zusammen mit dem daraus gegebenenfalls resultierenden Antrag auf Anpassung des öV-Grundangebots 2024–2027 vorlegt (erfolgt im Rahmen der Berichterstattung zum erheblich erklärten Postulat M 10/21 «Nachtangebote und Ausflugsverkehr ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs 2024–2027 aufnehmen»).
- Entwicklungsfeld Umwelt mit dem Ziel, dass der CO₂-Ausstoss beim strassengebundenen öV im Kanton Schwyz schrittweise gesenkt wird und die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität beim öV laufend beobachtet werden.

- Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öV mit dem Ziel, dass das öV-Grundangebot im Kanton Schwyz effizient und qualitativ gut ist und die Leistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen erbracht werden.
- Entwicklungsfeld Innovationen mit dem Ziel, geeignete Formen von Bedarfsangeboten für den ländlichen Raum zu erkennen (öV ohne festen Fahrplan).
- Entwicklungsfeld Pandemie/Ukraine-Krieg und ihre langfristigen Auswirkungen mit dem Ziel, dass auf neue Situationen und Erkenntnisse der Corona-Pandemie oder auf negative Folgen des Ukraine-Krieges kurzfristig reagiert und der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 eingehalten werden kann.

7. Finanzierung

Der Finanzrahmen (Budget) des öV-Grundangebots 2024–2027 gibt Auskunft zu den voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben im Zeitraum von 2024 bis 2027. Er begrenzt die für das öV-Grundangebot maximal zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel und soll bestmöglich mit den dereinst effektiv zu leistenden Ausgaben übereinstimmen.

Zum Zeitpunkt der ursprünglichen Ausarbeitung des Finanzrahmens war sowohl die Abschätzung der Einnahmen (Erlöse) als auch die Abschätzung der Ausgaben (Kosten) von Unsicherheiten behaftet (Nachwirkungen Corona-Pandemie und Auswirkungen Ukraine-Krieg). Auf den Einbau von Budgetreserven wurde jedoch bewusst verzichtet.

Grundlagen zur Planung des Finanzrahmens bildeten:

- Mittelfristplanungen, Richtofferten und Kostenschätzungen der Transportunternehmen;
- Annahmen/Prognosen zur Entwicklung der Erlöse, Kosten und der Bundesmittel.

7.1 Finanzrahmen öV-Grundangebot 2024–2027

Im Budget des öV-Grundangebots 2024–2027 sind zwischen 34.4 Mio. Franken (2024) und 36.4 Mio. Franken (2026) vorgesehen. Im Mittel sind pro Jahr 35.5 Mio. Franken budgetiert. Diese Mittel sichern die Weiterbearbeitung und Umsetzung der geplanten Massnahmen und Entwicklungsfelder zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz. Der Finanzrahmen 2024–2027 liegt im Mittel 2.9 Mio. Franken höher als im laufenden öV-Grundangebot 2020–2023.

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 wurde im Juli 2022, also im Nachgang der durchgeführten öffentlichen Vernehmlassung, nochmals überprüft und aktualisiert. Die Anpassungen berücksichtigen die neuesten Entwicklungen bei der Inflation, aktuelle Erkenntnisse zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Erlöse sowie Ergänzungen des Angebots/Entwicklungsfelder aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren.

7.1.1 Inflation (Teuerung)

Auf der Ausgabenseite (Kosten) durfte noch im Januar 2022 von einer konstant tiefen Teuerung für die Grundangebotsperiode 2024–2027 von 0.3 % bis 0.4 % ausgegangen werden. Seit Beginn des Ukraine-Krieges am 24. Februar 2022 hat sich die Lage bei den Energie- und Rohstoffpreisen ausserordentlich eingetrübt. Die Teuerung ist kurzfristig stark angestiegen. Beim öV stehen in erster Linie die Energiepreise (Treibstoffe) sowie (mittelfristig) Lohnkosten im Fokus des Preisauflriebs. Es wird aktuell (Juni 2022) erwartet, dass die Teuerung in der Schweiz im Jahr 2022 im Jahresdurchschnitt auf 2.5 % ansteigen wird. Auch für das Jahr 2023 wird mit einer

Inflationsrate in der Grössenordnung von 1.4 % gerechnet. Die Schweizerische Nationalbank SNB geht davon aus, dass die Inflationsrate mittelfristig wieder sinken wird. Die Inflationsprognosen unterliegen aktuell weiterhin einer sehr grossen Unsicherheit.

Aufgrund dieser Entwicklung wurde die Teuerungsprognose im Juli 2022 für das Budgetjahr 2024 um 2.5 % nach oben angepasst. Dem öV-Grundangebot 2024–2027 liegen folgende Teuerungsannahmen zugrunde: 2024: 2.8 %, 2025: 0.4 %, 2026: 0.4 %, 2027: 0.4 %.

7.1.2 Erlösentwicklung / Corona-Pandemie

Mit dem Abflauen der Corona-Pandemie und der Aufhebung der Massnahmen sind die Frequenzen im öV im Frühling/Sommer 2022 wieder erfreulich rasch angestiegen. Es darf von einer Erholung der Nachfrage bis spätestens 2024 auf das Niveau vor Corona (2019) ausgegangen werden. Für die Folgejahre 2025 bis 2027 wurde ausserdem eine jährliche Erlössteigerung von bis zu 2 % eingeplant.

7.1.3 Ergänzungen beim Angebot und Entwicklungsfelder

Aufgrund der Schlussfolgerungen aus dem Vernehmlassungsverfahren (siehe oben Ziff. 5) wurde das öV-Grundangebot 2024–2027 punktuell angepasst. Für die Wiederaufnahme der im Jahr 2015 aus Spargründen aus dem öV-Grundangebot gestrichenen Angebote (Ibergeregg, Bisisthal, Gewerbegebiet First/Chaltenboden) wurden im Budget des öV-Grundangebots ab 2024 zusätzlich 0.7 Mio. Franken eingestellt. Zudem wurden dem Entwicklungsfeld «Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung» ab 2026 zusätzlich 0.7 Mio. Franken hinterlegt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027.

[Beträge in Mio. Franken]

Pos.	Finanzrahmen öV-Grundangebot 2024–2027	2024	2025	2026	2027
1	Vollkosten Verkehrsangebot	121.5	123.1	123.9	124.5
2	Kosten Entwicklungsfelder	0.2	0.9	2.0	2.0
3	Verkaufserlöse / Erträge	59.1	59.8	61.0	62.2
4	Beteiligung Bund	28.3	28.4	28.6	28.7
5	Abgeltungen öV-Grundangebot 2024–2027	34.4	35.8	36.4	35.5
6	Anteil Bezirke und Gemeinden (60 %)	20.6	21.5	21.8	21.3
7	Anteil Kanton (40 %)	13.7	14.3	14.5	14.2

Legende:

- Pos. 1 Summe Vollkosten aller Linien des öV-Grundangebots 2024–2027.
- Pos. 2 Summe Kosten der im öV-Grundangebot 2024–2027 eingestellten Entwicklungsfelder.
- Pos. 3 Summe Verkaufserlöse aller Linien des öV-Grundangebots 2024–2027 sowie weitere Erträge.
- Pos. 4 Anteil Bund an die Finanzierung des öV-Grundangebots 2024–2027.
- Pos. 5 Anteil Kanton Schwyz (Total) an die Finanzierung des öV-Grundangebots 2024–2027.
- Pos. 6 Anteil Bezirke und Gemeinden 60 % (§ 9 GöV).
- Pos. 7 Anteil Kanton Schwyz 40 % (§ 9 GöV).

7.2 Finanzielle Entwicklung 2016–2027

Das nachfolgende Diagramm stellt die finanzielle Entwicklung des öV-Grundangebots-Budgets und der effektiv geleisteten Abgeltungen ab 2016 in Mio. Franken dar.

Die blaue Linie zeigt den im öV-Grundangebot festgelegten Finanzrahmen. Er enthält die im Voraus prognostizierten Abgeltungen an die Transportunternehmen für das geplante öV-Grundangebot (Summe der Anteile Kanton und Bezirke/Gemeinden).

Die rote Linie zeigt die effektiv ausbezahlten Abgeltungen (Summe Anteile Kanton und Bezirke/Gemeinden). Sie werden zweijährlich im Prozess des Bestellverfahrens mit den Transportunternehmen pro Linie verhandelt und vereinbart. Die dargestellten Abgeltungswerte für die Jahre 2021 und 2022 sind zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch provisorisch (2021: Der Covid-Ausfall ist abgeschätzt, 2022: Die Abgeltungsverhandlungen sind noch nicht vollständig abgeschlossen).

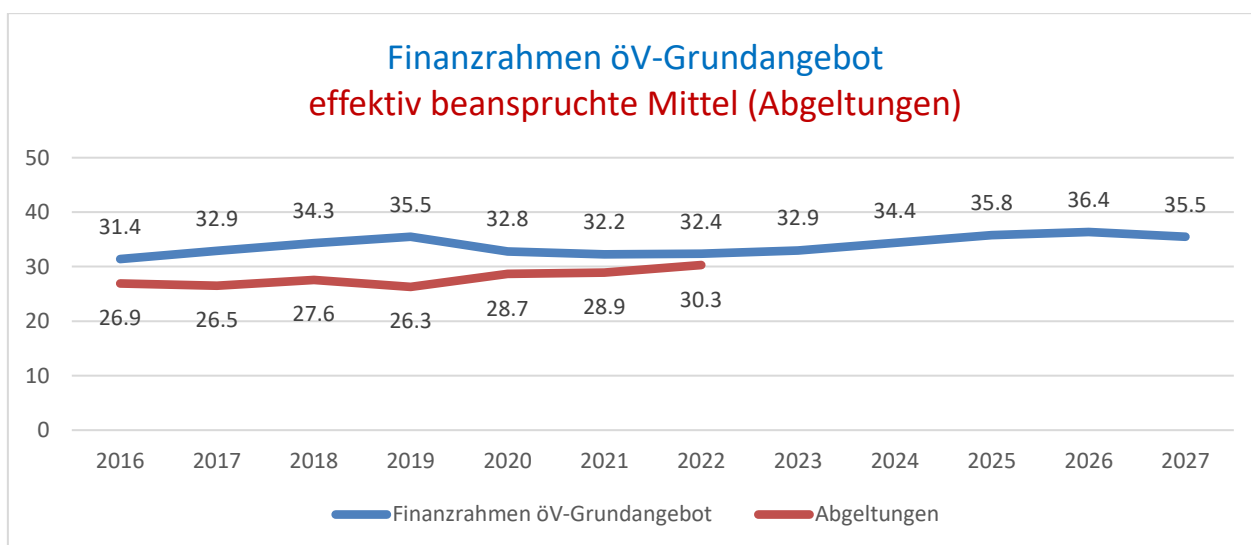


Abbildung 1: Diagramm Entwicklung Finanzrahmen und Abgeltungen 2016–2027

Erläuterungen:

Im Zeitraum des öV-Grundangebots 2016–2019 wurde auf einen Ausbau des Verkehrsangebots als Folge des Entlastungsprogramms 2014–2017 zur Ausgleichung und Stabilisierung des Finanzhaushaltes grundsätzlich verzichtet. Gleichzeitig führten höhere Billeiteinnahmen und Steigerungen bei der Effizienz der Transportunternehmen zu deutlich weniger ungedeckten Kosten als noch bei der Erarbeitung des öV-Grundangebots 2016–2019 im Jahr 2014 prognostiziert. Der Abgeltungsaufwand an die Transportunternehmen konnte im Zeitraum 2016–2019 reduziert werden.

Weil die Abgeltungen 2016–2019 deutlich tiefer als budgetiert ausfielen, konnte der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2020–2023 im Vergleich zur Vorperiode 2016–2019 um jährlich 2.8 % (Fr. 950 000.--) reduziert werden.

Mit Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen und mit den gezielten Massnahmen in den Hauptkorridoren konnte das öV-Grundangebot 2020–2023 trotz reduzierten Finanzrahmens zukunftsgerichtet weiterentwickelt werden. Bis Ende 2021 wurden 20 Massnahmen umgesetzt (z. B. NEAT-Fahrplan mit neuem Talkesselkonzept im Raum Innerschwyz).

Im Bestellverfahren für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 wurde festgestellt, dass sich die Kosten und Erlöse positiver als prognostiziert entwickelt haben und der Finanzrahmen des öV-Grundangebots wiederum unterschritten wird. Zusätzlich zur verbesserten Eigenwirtschaftlichkeit des öV haben weitere Faktoren zu dieser positiven Entwicklung beigetragen:

- Sämtliche Mehrkosten beim öV-Angebot, welche im Jahr 2020 durch die Sperre Zugersee Ost ausgelöst wurden, konnten auf das Projekt von SBB-Infrastruktur übertragen werden.
- Der Bund finanziert seit 2021 alle Buslinien des neuen Talkesselkonzepts mit (bis 2020 finanzierte der Bund die zwei Buslinien 503 und 508 im Talkessel Schwyz nicht mit).

Dank diesen Entwicklungen wird es voraussichtlich möglich sein, die unerwarteten und negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den öffentlichen Verkehr im vorgesehenen Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2020–2023 abzudecken.

Im öV-Grundangebot 2024–2027 sind 26 Massnahmen und Entwicklungsfelder in allen Verkehrsregionen geplant. Sie haben zum Ziel, den öffentlichen Verkehr noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Diese Massnahmen und Entwicklungsfelder erfordern jedoch zusätzliche Mittel im Finanzrahmen.

Mit Beginn des Ukraine-Krieges am 24. Februar 2022 hat sich die Lage bei den Energie- und Rohstoffpreisen enorm eingetrübt. Die Teuerung ist kurzfristig stark angestiegen. Beim öV stehen in erster Linie die Energiepreise (Treibstoffe) sowie (mittelfristig) Lohnkosten im Fokus des Preisauftriebs. Die Entwicklung bei der Teuerung wird auf der Kostenseite ab 2024 wirksam und trotz unveränderter Effizienz des Angebots zu einem spürbaren Anstieg der Abgeltungen führen.

Die generellen Kostensteigerungen können nicht durch Erlössteigerungen auf der Einnahmenseite kompensiert werden, zumal sich der öV noch in der Erholungsphase der Corona-Pandemie befindet. Stand Juli 2022 darf jedoch davon ausgegangen werden, dass sich die Nachfrage nach Abflauen der Pandemie erholen wird und spätestens im Jahr 2024 wieder das Niveau von 2019 (vor der Pandemie) erreichen wird. Es kann zudem angenommen werden, dass das allgemeine Wachstum im Kanton Schwyz das kontinuierliche öV-Nachfragewachstum wie vor der Corona-Pandemie unterstützen wird. Das öV-Grundangebot 2024–2027 knüpft auf der Einnahmenseite an der positiven Entwicklung wie bis zum Ausbruch der Pandemie 2020 an. Dies führt im Jahr 2027 wieder zu leicht sinkenden Abgeltungen im Vergleich zu den Vorjahren.

8. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

8.1 Antrag an den Kantonsrat

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

8.2 Ausgabenbremse

Bei der kantonsrätlichen Genehmigung des öV-Grundangebots gemäss § 10 Bst. a GöV handelt es sich nicht um eine Ausgabenbewilligung. Für die Schlussabstimmung gilt das einfache Mehr gemäss § 87 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110).

8.3 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen

- a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
- b) internationale und interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
- c) Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken und Ausgabenbeschlüsse über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 500 000.--;

dem obligatorischen oder fakultativen Referendum.

Der vorliegende Beschluss beinhaltet weder eine Gesetzesanpassung noch eine Ausgabenbewilligung und unterliegt demzufolge keinem Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

1. Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs für den Zeitraum 2024–2027 wird wie folgt festgelegt:

Verkehrsregion March/Höfe

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
670 (S40)	Rapperswil - Einsiedeln	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld Die Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Bahnknoten Biberbrugg werden überprüft und zukunftsgerichtet festgelegt
670 (VAE)	Luzern - Arth-Goldau - Pfäffikon SZ - St. Gallen	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt	
800 (S2)	Flughafen - Zürich HB - Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung Angebot in Abstimmung mit dem ZVV
720 (S8)	Winterthur - Walisellen - Zürich HB - Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZVV
800 (S25)	Zürich HB - Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke - Linthal	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt	Ehemals „Glerner Sprinter“
720 (S27)	Ziegelbrücke - Siebnen-Wangen (Shuttle)	Eisenbahn	Mo-Fr: Halbstundentakt in HVZ Sa-So: kein Betrieb	Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
800 (S5)	Zürich HB - Uster - Rapperswil - Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZW
70.176	Richterswil - Wollerau - Roos	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZW
70.180	Pfäffikon SZ - Wollerau - Sams- tagern	Bus	Abschnitt Pfäffikon SZ - Wollerau Bahnhof: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Verdichtungen So: Halbstundentakt Abschnitt Wollerau Bahnhof - Samstagern: Mo-Sa: Halbstundentakt So: kein Betrieb	
70.188	Pfäffikon SZ Bahnhof - Rog- genacker (-First)	Bus	Abschnitt Pfäffikon SZ Bahnhof - Roggenacker: Mo-So: Angebot gemäss Bestellung Gemeinde Freienbach (Ortsbuslinie) Abschnitt Roggenacker - Feusisberg First: Mo-Sa: Prüfung einer nachfrageorientierten Li- nienverlängerung zur Erschliessung des Gewer- begebiets First	Die Umsetzung der Linienverlänge- rung Roggenacker - First erfolgt vor- behaltlich der betrieblichen Mach- barkeit und der Zustimmung der Ge- meinde Freienbach im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens
70.190	Pfäffikon SZ - Feusisberg - Schindellegi- Feusisberg	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	
72.521	Reichenburg - Buttikon - Siebnen-Wangen - Tuggen - Uznach	Bus	Abschnitt Reichenburg - Siebnen-Wangen: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Siebnen-Wangen - Uznach: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: Stundentakt	Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung
72.522	Pfäffikon SZ - Lachen SZ - Galgenen - Siebnen-Wangen	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb	In Kombination mit der Marchbusli- nie 72.524 Mo-Sa: Viertelstunden- takt Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung
72.523	Siebnen-Wangen - Innerthal	Bus	Mo-So: Stundentakt	
72.524	Pfäffikon SZ - Lachen SZ - Galgenen - Siebnen - Buttikon - Reichenburg - Ziegelbrücke	Bus	Abschnitt Pfäffikon - Buttikon: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Buttikon - Ziegelbrücke: Mo-So: Stundentakt	In Kombination mit der Linie 72.522 Mo-Sa: Viertelstundentakt im Abschnitt Pfäffikon - Siebnen Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
72.525	Lachen SZ - (Nuolen -) Wangen - Siebnen-Wangen	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung Verdichtungskurse für die Kantons- schule Nuolen
80.635 (Neue Linie)	Ziegelbrücke - Schänis - Kaltbrunn - Benken - Reichenburg	Bus	Wird im Rahmen des Entwicklungsfeldes fest- gelegt	Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten

Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
672 (S13)	Wädenswil- Einsiedeln	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt mit abschnittswisen Verdichtungen in der HVZ	Angebot in Abstimmung mit dem ZVV
60.551	Einsiedeln - Bennau - Biberbrugg	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen	Ab 2025 geänderte Streckenführung und Linienverlängerung Einsiedeln Bahnhof - Spital/Rietstrasse Die Angebotsbestellung und die Re- gelung des Ortsverkehrsanteils erfol- gen im Rahmen des ordentlichen Be- stellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug des direktinte- ressierten Bezirks Einsiedeln
60.552	Einsiedeln - Willerzell - Egg SZ - Einsiedeln	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen	Ab 2025 Linienverlängerung Einsie- deln Bahnhof - Spital Die Angebotsbestellung und die Re- gelung des Ortsverkehrsanteils erfol- gen im Rahmen des ordentlichen Be- stellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug des direktinte- ressierten Bezirks Einsiedeln
60.553	Einsiedeln - Willerzell- Studen - Ochsenboden	Bus	Abschnitt Einsiedeln - Studen: Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen Abschnitt Studen - Ochsenboden: Nachfrageorientierte Grunderschliessung	
60.554	Einsiedeln - Alpthal - Brunni	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen	Ab 2024 geänderte Streckenführung Ab 2025 Linienverlängerung Einsie- deln Bahnhof - Brüel Die Angebotsbestellung und die Re- gelung des Ortsverkehrsanteils erfol- gen im Rahmen des ordentlichen Be- stellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug des direktinte- ressierten Bezirks Einsiedeln

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
60.555	Einsiedeln - Oberiberg - Hoch-Ybrig, Laucheren (Linie 555) Einsiedeln - Unteriberg - Hoch-Ybrig, Weglosen (Linie 556)	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt Kombination Linie 555 (Hoch-Ybrig, Laucheren) und Linie 556 (Hoch-Ybrig, Weglosen)	Ab 2025 Linienerweiterung Einsiedeln Bahnhof - Eschbach/Kobiboden Die Angebotsbestellung und die Regelung des Ortsverkehrsanteils erfolgen im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug des direktinteressierten Bezirks Einsiedeln

Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
601 (S3)	Luzern - Küssnacht a. R. - Arth-Goldau - Brunnen	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt mit Verdichtungen	
601 (S2)	Baar Lindenpark - Zug - Arth-Goldau - Erstfeld	Eisenbahn	Abschnitt Baar Lindenpark - Walchwil: Mo-So: Halbstundentakt gemäss Bestellung Kanton Zug Abschnitt Walchwil - Arth-Goldau - Erstfeld: Mo-So: Stundentakt	
653 (RE)	Olten - Aarau - Lenzburg - Arth-Goldau (Südbahnexpress)	Eisenbahn	Sa-So: Nachfrageorientiertes Angebot für den Freizeitverkehr (einzelne Kurse in Lastrichtung)	Vorbehältlich der Weiterführung des (Versuchs-)Betriebs durch die Kantone AG, ZG, SZ
670 (S31)	Arth-Goldau - Biberbrugg	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt	Entwicklungsfeld Die Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Bahnknoten Biberbrugg werden überprüft und zukunftsgerichtet festgelegt
60.501	Arth - Arth-Goldau - Lauerz - Schwyz - Muotathal	Bus	Abschnitt Arth - Arth-Goldau: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Arth-Goldau - Lauerz: Mo-So: Stundentakt Abschnitt Lauerz - Schwyz SBB: Mo-Fr: Stundentakt mit Verdichtungen Sa-So: Stundentakt Abschnitt Schwyz SBB - Schwyz Zentrum: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Schwyz Zentrum - Muotathal: Mo-So: Halbstundentakt	In Kombination mit der Linie 60.502 Viertelstundentakt im Korridor Arth - Arth-Goldau

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
60.502	Arth - Arth-Goldau - Steinen - Schwyz - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R.	Bus	Abschnitt Arth - Arth-Goldau: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Arth-Goldau - Steinen: Mo-So: Stundentakt Abschnitt Steinen - Schwyz Zentrum: Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt Abschnitt Schwyz Zentrum - Küssnacht a. R. Mo-So: Halbstundentakt	In Kombination mit der Linie 60.501 Viertelstundentakt im Korridor Arth - Arth-Goldau In Kombination mit der Linie 60.508 Mo-Sa: Viertelstundentakt im öV-Hauptkorridor Schwyz - Brunnen (-Gersau) Entwicklungsfeld Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.503	Seewen SZ - Ibach - Schwyz - Rickenbach SZ	Bus	Mo-So: Halbstundentakt	Die Angebotsbestellung und die Regelung des Ortsverkehrsanteils erfolgt im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug der direktinteressierten Gemeinde Schwyz
60.504	Brunnen - Morschach	Bus	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld Im Rahmen des Entwicklungsfelds wird die Verlängerung der Buslinie 60.504 zum ESP Brunnen Nord geprüft
60.505	Schwyz – Ibergeregg - Oberiberg	Bus	Mo-So: Nachfragerorientierte Grunderschliessung	Die Angebotsbestellung erfolgt im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug der direktinteressierten Gemeinden Schwyz, Oberiberg / Bezirk Schwyz (Prüfung eines Ganzjahresbetriebs)
60.506	Muotathal - Bisisthal - Sahli	Bus	Mo-So: Nachfrageorientierte Grunderschliessung	Die Angebotsbestellung erfolgt im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug der direktinteressierten Gemeinde Muotathal / Bezirk Schwyz
60.507	Schwyz - Sattel-Ägeri - Rothenthurm - Biberbrugg - Schindellegi	Bus	Abschnitt Schwyz - Sattel-Ägeri Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Sattel-Ägeri - Biberbrugg Mo-So: Stundentakt Abschnitt Biberbrugg - Schindellegi Chaltenboden: Mo-Sa: Stundentakt Ab circa 2026: Linienverlängerung Schwyz Zentrum - Ibach - Neue Muotabrücke - Wintersried - Zeughausareal - Schwyz SBB	Die Angebotsbestellung für die Linienverlängerung ab ca. 2026 erfolgt im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens unter dem Lead des Kantons mit Einbezug der direktinteressierten Gemeinde Schwyz / Bezirk Schwyz zur Regelung allfälliger Ortsverkehrsanteile

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
60.508	Gersau - Brunnen - Schwyz - Seewen	Bus	Abschnitt Gersau - Brunnen: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb Abschnitt Brunnen - Schwyz Zentrum: Mo-Sa: Halbstundentakt So: kein Betrieb Abschnitt Schwyz Zentrum - Schwyz SBB: Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt Abschnitt Schwyz SBB - Seewenmarkt: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb	Die Buslinie 60.508 verkehrt ergänzend zu den weiteren Buslinien im Talkesselkonzept. Sie wird in den einzelnen Streckenabschnitten nachfragerorientiert eingesetzt Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch die Gemeinde Schwyz bzw. Nutzniesser (Seewenmarkt) werden alle zwei Jahre im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens festgelegt Ab 2027: Bezug neues Verwaltungs- und Sicherheitszentrum Kaltbach und Verlängerung der Buslinie 60.508 vom Bahnhof Schwyz SBB/Seewenmarkt bis zum Kaltbach
60.523	Arth-Goldau - Steinerberg - Sattel	Bus	Mo-So: Nachfragerorientierte Grunderschliessung	
60.525	Immensee - Rotkreuz	Bus	Mo-So: Stundentakt	
60.526	Brunnen - Schwyz - Arth-Goldau Rotkreuz	Bus	Mo-Fr: HVZ-Angebot Sa-So: kein Betrieb	
60.528	Vitznau- Küssnacht a. R. - Rotkreuz	Bus	Mo-Fr: HVZ-Angebot Sa-So: kein Betrieb	Entwicklungsfeld Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.529	Küssnacht a. R. - Udligenswil - Root D4	Bus	Mo-Sa: Stundentakt So: kein Betrieb	Die Angebotsbestellung und die Regelung der Ortsverkehrsanteile erfolgt unter dem Lead des Kantons mit Einbezug des direktinteressierten Bezirks Küssnacht im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens Entwicklungsfeld Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.609	Oberägeri - Sattel Gondel- bahn	Bus	Mo-Fr: Halbstundentakt Sa-So: Stundentakt mit saisonalen, nachfrageorientierten Verdichtungen zum Halbstundentakt	Das Angebot wird ab 2024 an das geänderte Buskonzept des Kantons Zug angepasst Im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens wird eine stündliche Linienerweiterung Sattel - Rothenthurm mit Anschluss zum Voralpenexpress von/nach Luzern und von/nach St. Gallen geprüft

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
60.622	Küssnacht a. R. - Immensee	Bus	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Küssnacht werden alle zwei Jahre im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens festgelegt
60.653	Küssnacht a. R. - Rotkreuz	Bus	Linie 60.653a Küssnacht Rotenhofstrasse - Rotkreuz: Mo-So Halbstundentakt Linie 60.653b Küssnacht am Rigi Bahnhof - Rotkreuz: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb	Entwicklungsfeld Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.541	Sisikon - Riemenstalden - Chäppeliberg	Bus	Mo-So: Nachfragorientierte Grunderschliessung	
2582	Illgau - Ried (Muotathal)	Luftseilbahn	Mo-So: Durchgehender automatischer Betrieb, tagsüber Bedienung der Anlage	
2577	Schwyz - Stoos	Standseilbahn	Mo-So: Halbstundentakt	

2. Es werden folgende Finanzrahmen genehmigt: 2024: 34.4 Mio. Franken; 2025: 35.8 Mio. Franken; 2026: 36.4 Mio. Franken; 2027: 35.5 Mio. Franken.

3. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

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

5. Das Baudepartement wird beauftragt, das Entwicklungsfeld Nachtangebot auszuarbeiten und dem Regierungsrat zuhanden des Kantonsrates Antrag zu stellen.

6. Das Baudepartement wird beauftragt, die übrigen Entwicklungsfelder auszuarbeiten und dem Regierungsrat Antrag zu stellen.

7. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirke und Gemeinden; Bundesamt für Verkehr (BAV), Sektion Personenverkehr, 3003 Bern; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri, Klausenstrasse 4, 6460 Altdorf; Baudirektion des Kantons Zug, Aabachstrasse 5, 6301 Zug; Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern; Baudirektion des Kantons Nidwalden, Buochserstrasse 1, 6371 Stans; Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Obwalden, St. Antonstrasse 4, 6061 Sarnen; Zürcher Verkehrsverbund, Hofwiesenstrasse 370, 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; SBB AG, Personenverkehr, Region Ost, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich; Schweizerische Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen; Stoosbahnen AG, Stoosplatz 1, 6433 Stoos; Luftseilbahn Illgau-Ried, Dörfli, 6434 Illgau; PostAuto Schweiz AG, Region Ostschweiz, Gürtelstrasse 14, 7001 Chur; Auto AG

Schwyz, Bahnhofstrasse 4, 6430 Schwyz; Zugerland Verkehrsbetriebe AG, An der Aa 6, 6304 Zug; Busbetriebe Bamert GmbH, Etzelstrasse 24, 8832 Wollerau.

8. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Beauftragter für Information und Kommunikation; Finanzdepartement; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber