

Beschluss Nr. 315/2025
Schwyz, 23. April 2025 / jh

Postulat P 16/24: Ja zum echten Schwyz Pass
Beantwortung

1. Wortlaut des Postulats

Am 5. Dezember 2024 haben Kantonsrat Jonathan Prelicz und vier Mitunterzeichner folgendes Postulat eingereicht:

«1993 waren im Kanton Schwyz 55'469 Personenwagen gemeldet. 2023 wurde mit 108'521 Personenwagen ein neuer Rekord verzeichnet. Das bedeutet ein fast 100-prozentiger Anstieg innerhalb von 30 Jahren. Im gleichen Zeitraum entwickelte sich die ständige Wohnbevölkerung des Kantons Schwyz von 118'893 Personen (1993) auf 165'740 Personen (2023). Ein Anstieg von rund 39,4 Prozent. Damit die Anzahl Personenwagen nicht so weit steigt, dass es zu massiven Einschränkungen der Mobilität kommt, sind mittel- und langfristig Massnahmen zu tätigen.

Eine wichtige Massnahme zur Entlastung der Strassen ist ein zeitgemässes ÖV-Angebot. Zu einem attraktiven öffentlichen Verkehr gehört nicht nur ein umfangreiches Grundangebot. Auch eine interessante Gestaltung der Ticketpreise leistet einen wesentlichen Beitrag dazu. Im Rahmen der Beantwortung der Interpellation "I 6/23: ÖV-Förderung mit Schwyzer KlimaTicket" hat der Schwyzer Regierungsrat einige Fakten zu diesem Thema dargelegt. Auf die Frage, wie hoch der Regierungsrat die Kosten für den Kanton für ein solches KlimaTicket schätzt, wenn beispielsweise das 2. Klasse-Jahresabonnement für eine erwachsene Person bei 365.- Franken und für Kinder und Jugendliche bei 182.- Franken liegt und welche Umsetzungsfristen er sieht, hielt der Regierungsrat folgendes fest: "Eine genaue Bezifferung des Einnahmenausfalls ist nicht möglich, da dieser Preisvorschlag von einem Angebot über den ganzen Kanton Schwyz ausgeht, welches es so heute nicht gibt und das auch zukünftig unrealistisch ist. Der Tarifverbund Schwyz hat die möglichen Ausfälle, welche eine solche Massnahme in seinem Gebiet verursachen würde, jedoch ungefähr berechnet. Bei einer Umsetzung der oben erwähnten Preisvorschläge müsste im Tarifverbund Schwyz (ohne Gebiete March und Höfe) mit einem Einnahmenausfall von jährlich insgesamt rund 1.7 Mio. Franken gerechnet werden. Dieser müsste vom Kanton Schwyz übernommen

werden. Soweit eine solche Massnahme lediglich im Rahmen einer Tarifierpassung des Tarifverbundes Schwyz umgesetzt würde, wäre mit einer Vorlauffrist von einem Jahr zu rechnen. Müsste das ganze Gebiet des Kantons Schwyz einbezogen werden, also die Zustimmung aller weiteren Tarifverbünde eingeholt werden, dürfte es einige Jahre dauern, wobei sehr fraglich ist, ob überhaupt von allen eine Zustimmung erfolgen würde."

Die regierungsrätliche Antwort zeigt, dass ein solches Ticket theoretisch umsetzbar und finanzierbar wäre. In Anbetracht des Eigenkapitals von rund 900 Millionen Franken, der wachsenden Anzahl Personenwagen und der Notwendigkeit, im Rahmen der Bekämpfung des Klimawandels unser Mobilitätsverhalten zu überdenken ist es angezeigt, einen echten, günstigen Schwyz Pass einzuführen.

Wir fordern den Regierungsrat deshalb auf, zu prüfen, ob dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten oder ob eine andere Massnahme zu treffen ist, damit ein günstiges Monats- und Jahresabonnement für die Benutzung des ÖV-Angebots im Kanton Schwyz eingeführt wird.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen / Allgemeines

Das Tarifangebot des öffentlichen Verkehrs (öV) im Kanton Schwyz ist sehr vielschichtig. Für den ganzen Kanton gilt der sogenannte Nationale Direkte Verkehr (NDV) gleichermassen als Grundtarif. Bei diesem Angebot machen schweizweit alle Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs mit. Die Preise und das Sortiment werden somit ebenfalls national festgelegt. Nachdem über den Raum Küssnacht auch die Seegemeinden des Kantons Luzern mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, wird der ganze Bezirk Küssnacht mit dem Tarifverbund Passepartout der Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden überlappt. Ebenso führen in die Räume Küssnacht, Arth und Sattel direkte öV-Linien aus dem Kanton Zug, weshalb diese Räume vom Tarifverbund Zug überlappt werden. Der gesamte innere Kantonsteil inklusive der Raum Einsiedeln / Ybrig wird vom Tarifverbund Schwyz (TVSZ) abgedeckt. Der Bezirk Höfe ist ganz in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) integriert, während der Bezirk March Teil des Tarifverbund Ostwind (OTV) ist. Zusätzlich ist über den ganzen Kanton der Tarifverbund für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich (Z-Pass) gelegt, welcher kombinierte Billette der einzelnen Tarifverbünde mit dem ZVV ermöglicht.

Diese vielfältige Tarifsituation gründet hauptsächlich in der zentralen Lage, welche der Kanton Schwyz innerhalb der Schweiz einnimmt und infolgedessen je nach Region völlig unterschiedliche Verkehrsströme aufweist. Die Tarifverbünde, die den Kanton Schwyz ganz und teilweise tangieren, versuchen, die Bedürfnisse dieser Verkehrsströme bestmöglich abzudecken. Einen direkten Einfluss auf die Tarife hat der Regierungsrat aber einzig beim TVSZ, bei dem er die Tarife und das Sortiment genehmigt. Der TVSZ deckt aber die Bezirke March und Höfe nicht ab. Die Begründung hierfür liegt in den unterschiedlichen Verkehrsströmen mit einer relativ geringen Verflechtung zwischen Innerschwyz und Ausserschwyz.

Die Entwicklung innerhalb des TVSZ ist auch ohne zusätzliche finanzielle Anreize positiv und jedes Jahr reisen mehr Personen mit dem öV im Kanton Schwyz. Im Jahr 2024 betrug die Steigerung der Einnahmen gegenüber dem Vorjahr gesamthaft Fr. 697 900.--, was einem Anstieg von 8.9 % entspricht. In den Jahren 2013 bis 2024 stiegen die Einnahmen des TVSZ um 2.2 Mio. Franken, dies entspricht einem Anstieg von rund 35 %.

2.2 Rechtsgrundlagen

Die Tarifpflicht im Personenverkehr liegt nach Art. 15 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG, SR 745.1) bei den einzelnen

Transportunternehmen (TU). Art. 16 PBG und Art. 56 der Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009 (VPB, SR 745.11) verpflichten die TU insofern zur Zusammenarbeit, als sie von ihnen die Gewährleistung eines direkten Verkehrs verlangen. Hierfür haben die TU unter anderem gemeinsame Tarife zu erstellen. Das Gesetz verpflichtet die TU, ihre gegenseitigen Beziehungen in bestimmten Bereichen zu regeln (Art. 17 PBG).

Die Vereinbarung über den Integralen Tarifverbund Schwyz vom 12. Dezember 2004 beinhaltet den Vertrag zwischen dem Kanton Schwyz als Besteller und dem Tarifverbund Schwyz. Ebenso regelt die Vereinbarung die Organisation sowie Rechte und Pflichten der in der Gesellschaft Tarifverbund Schwyz zusammengeschlossenen TU.

Auf Antrag der Gesellschafter oder in eigener Kompetenz entscheidet der Kanton unter anderem über das Zonensystem, das Fahrausweissortiment und die Preise (Art. 3.2, Vereinbarung über den Integralen Tarifverbund Schwyz). Die Preise innerhalb des Tarifverbund Schwyz orientieren sich grundsätzlich am Markt und werden in der Regel im Rahmen der allgemeinen Tarifanpassungen der im Nationalen Direkten Verkehr tätigen TU angepasst. Der Kanton kann die durch die Gesellschafterversammlung beantragten Preisanpassungen der Verbundfahrausweise ganz oder teilweise verweigern. Er hat in diesem Fall allfällig daraus entstehende Einnahmehausfälle vollumfänglich zu entschädigen.

Vor dem Hintergrund dieser geltenden Regelungen und Prozesse hat das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) auch die nachfolgend aufgeführten Organisationen zu ihrem Standpunkt bezüglich der mit dem vorliegenden Postulat erhobenen Forderung befragt.

2.3 Haltung der Alliance SwissPass (ASP)

Die Alliance SwissPass (ASP) als Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs und Zusammenschluss von 250 Transportunternehmen und 20 Verbünden engagiert sich schweizweit für harmonisierte, verständliche und wirtschaftliche Tarifbestimmungen, moderne und attraktive Vertriebslösungen sowie kundenorientierte Sortimente und Informationssysteme.

Auf ihrer Homepage erklärte die ASP im Dezember 2024, dass der öffentliche Verkehr (öV) der Schweiz über ein Preissystem verfüge, das dank seiner Durchgängigkeit («eine Reise, ein Ticket») den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entspricht. Über die Jahre ist das Tarifsysteem stetig gewachsen und stösst aufgrund seiner Komplexität nun zunehmend an seine Grenzen.

Die öV-Branche sieht Handlungsbedarf. Laut ASP muss die Nutzung des Schweizer öV künftig einfacher werden. Nur so können die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten öV-Systems gesteigert und das künftige Mobilitätswachstum nachhaltig bewältigt werden.

Die ASP sieht die Einführung neuer regionaler Tarif-Sortiments-Produkte zum aktuellen Zeitpunkt kritisch. Hauptgrund ist das Projekt «myRIDE», das sich derzeit in der Testphase befindet. Dieses neue Tarifsysteem wird den Transportunternehmen – und damit indirekt auch den Kantonen – bei der Preisfestlegung mehr Handlungsspielraum eröffnen.

Das Anliegen der Postulanten steht somit im Widerspruch zu den Zielen der ASP.

2.4 Haltung des Tarifverbund Schwyz (TVSZ)

Die Gesellschafter des Tarifverbund Schwyz begrüssen zwar grundsätzlich sämtliche Bestrebungen, welche die Attraktivität und somit eine positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs allgemein und insbesondere im Kanton Schwyz fördern. Trotzdem ist der Tarifverbund Schwyz gegenüber der Einführung von neuen Produkten sowie einer Ausweitung des bestehenden Billett- und

Abonnementsortiments kritisch eingestellt. Entsprechend lehnt er die mit dem Postulat «Ja zum echten Schwyz Pass» erhobene Forderung zum aktuellen Zeitpunkt ab.

Nachfolgend die wichtigsten Argumente aus Sicht des TVSZ:

2.4.1 Tarifsystem Schweiz

Aktuell gibt es auf nationaler Ebene weit fortgeschrittene Bestrebungen, das Tarifsystem in der Schweiz radikal zu reformieren und zu vereinfachen. Seit Mitte Mai 2024 testen und bewerten über 3000 Personen im Rahmen des Projekts «myRIDE» ein neues Preissystem. Dabei werden nicht (wie heute) festgelegte Tarife und Zonen berechnet, sondern jeweils die tatsächlich zurückgelegten Distanzen. Sollte dieses Projekt umgesetzt werden – und davon wird aktuell ausgegangen – wird die aktuelle Tarif- und Sortimentslandschaft massiv umgestaltet. Nun kurz vor diesem Richtungsentscheid ein neues – regionales – Produkt auf den Markt zu bringen, macht keinen Sinn. Im Gegenteil, es würden finanzielle und personelle Ressourcen gebunden, welche besser in den weiteren Ausbau des bestehenden Angebots und in Kommunikationsmassnahmen bei der Einführung von «myRIDE» investiert werden können.

2.4.2 Preisniveau

Das aktuelle Preisniveau im Nationalen Direkten Verkehr sowie in den Tarifverbünden Schwyz, OSTWIND und Z-Pass, welche den Kanton Schwyz abdecken, wird vom TVSZ angesichts der hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs im betroffenen Gebiet für fair und attraktiv gehalten. Die erfreuliche Entwicklung der Nachfrage in den letzten Jahren zeigt, dass das heutige Preisniveau sowie das bestehende Sortiment bei den Kunden akzeptiert und beliebt ist.

2.4.3 Verkehrsströme

Das heutige Tarifverbund-System bildet die bestehenden Verkehrsströme und somit die vorhandene Nachfrage gut ab. So verbindet der TVSZ den inneren Kantonsteil und den Raum Einsiedeln. Der ZVV bietet ein Angebot für Reisende im Bezirk Höfe und der Ostwind für den Bezirk March. Zudem bietet der Z-Pass ein Angebot für sämtliche Verkehrsströme aus dem Kanton Schwyz in den Raum Zürich sowie interne Verbindungen zwischen den Bezirken March und Höfe.

2.5 Haltung des Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Aus Sicht des ZVV würde das mit dem Postulat geforderte Abo teilweise den Z-Pass-Tarif preislich unterwandern (z. B. Verbindung Zürich HB – Einsiedeln). Die Kombinierbarkeit mit dem ZVV-Sortiment als Alternative zum Z-Pass wäre eine unerwünschte Verkomplizierung des Tarifangebots. Das wäre nicht im Interesse der Kundschaft.

Es bestünde zudem die Gefahr, dass die «Seedamm-Vereinbarung» aus dem Jahr 1995 gekündigt wird. Die Seedamm-Vereinbarung regelt die Erweiterung des Tarifgebiets des ZVV um Streckenabschnitte und Linien im Hoheitsgebiet der Kantone Schwyz und St. Gallen. In diesem Fall könnte die Bevölkerung der Region Höfe nicht mehr vom Billettsortiment des ZVV profitieren, was nicht im öffentlichen Interesse läge.

2.6 Haltung des Tarifverbund Ostwind (OTV)

Der OTV schliesst sich den Argumenten von ASP, TVSZ und des ZVV an und spricht sich ebenfalls gegen die mit dem Postulat «Ja zum echten Schwyz Pass» erhobene Forderung aus.

2.7 Haltung des Tarifverbunds für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich (Z-Pass)

Der Z-Pass orientiert sich an den Meinungen der beteiligten Transportunternehmen und Verbünden. Insbesondere des ZVV, des OTV und des TVSZ.

2.8 Fazit / Haltung des Regierungsrates

Der Regierungsrat stimmt den Postulanten zu, dass ein attraktiver öV nicht nur ein umfassendes Angebot benötigt, sondern auch eine faire und interessante Preisgestaltung erfordert. Im Kanton Schwyz wird das öV-Angebot kontinuierlich ausgebaut und an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurde beispielsweise ein neues Nachtangebot eingeführt. Dieses soll insbesondere jungen Menschen zusätzliche Möglichkeiten bieten, auch in den Abend- und Nachtstunden sicher und zuverlässig mobil zu sein.

Ein hochwertiges Angebot, wie es im Kanton Schwyz besteht, rechtfertigt aus Sicht des Regierungsrates auch einen angemessenen Preis. In Erinnerung zu rufen ist, dass das öV-Angebot im Kanton Schwyz in den letzten 15 Jahren in allen Regionen des Kantons deutlich ausgebaut und verbessert wurde. Zwischen 2009 und 2024 stieg die Zahl der jährlichen Angebotskilometer um 45 % – von 6.8 auf 9.9 Millionen Kilometer. Dieser Ausbau brachte auch deutlich höhere Kosten mit sich: Die ungedeckten Ausgaben für Bund, Kanton, Bezirke und Gemeinden stiegen im gleichen Zeitraum von 43.32 Mio. Franken auf 54.73 Mio. Franken, was einem Anstieg von 26 % entspricht.

Grundsätzlich wäre es laut dem TVSZ (theoretisch) möglich, ein flächendeckendes Abonnement für den gesamten Kanton Schwyz einzuführen. Die (tatsächliche) Umsetzbarkeit wäre aufgrund der ablehnenden Haltung der beteiligten Tarifverbünde sowie von ASP aus den unter Ziffer 2.3 ff. genannten Gründen jedoch äusserst fraglich. Zudem würde dies zu erheblichen Mindereinnahmen führen, die der Kanton Schwyz ausgleichen müsste.

Derzeit kostet ein Jahresabonnement des Tarifverbund Schwyz für alle Zonen (ohne die Gebiete March und Höfe) für Erwachsene Fr. 1503.-- und für Jugendliche Fr. 1107.--. Würde ein Jahresabonnement in der 2. Klasse stattdessen Fr. 365.-- für Erwachsene und Fr. 182.-- für Kinder und Jugendliche kosten, müsste der Kanton Schwyz für jedes dieser Abonnemente Mehrkosten von Fr. 1138.-- (beziehungsweise Fr. 925.-- für Kinder und Jugendliche) tragen. Sollte das gesamte Kantonsgebiet einbezogen werden, würden die Kosten zusätzlich steigen.

Preise der Jahresabonnemente 2025 sowie des «Schwyz Pass» gemäss Forderung des Postulats:

	TVSZ alle Zonen	Fehlende Zonen Höfe (ZVV)	Fehlende Zonen March (OTV)	Gesamter Kanton Schwyz*	Schwyz Pass Gemäss Postulat	Theoretische Preis- differenz pro Abon- nement zu Lasten Kanton
Erwachsene Jahresabonnement 2. Klasse	Fr. 1503.--				Fr. 365.--	Fr. 1138.--
Jugendliche/Kinder Jahresabonnement 2. Klasse	Fr. 1107.--				Fr. 182.--	Fr. 925.--
Erwachsene Jahresabonnement 2. Klasse	Fr. 1503.--	Fr. 809.--	Fr. 1044.--	Fr. 3356.--	Fr. 365.--	Fr. 2991.--
Jugendliche/Kinder Jahresabonnement 2. Klasse	Fr. 1107.--	Fr. 586.--	Fr. 801.--	Fr. 2494.--	Fr. 182.--	Fr. 2312.--

*Derzeit gibt es kein flächendeckendes Abonnement für den ganzen Kanton Schwyz, die Preise setzen sich zusammen aus den Preisen des TVSZ (alle Zonen) sowie den Zonen 181 des ZVV und den Zonen 997, 998 und 999 des OTV.

Eine genaue Bezifferung des Einnahmenausfalls ist nicht möglich, da es heute kein flächendeckendes Abonnement für den ganzen Kanton Schwyz gibt. Im Rahmen der Beantwortung der Interpellation «I 6/23: öV-Förderung mit Schwyzer KlimaTicket» hat der Tarifverbund Schwyz den möglichen Einnahmenausfall ungefähr berechnet. Ohne Einbezug der Gebiete March und Höfe würden die jährlichen Mindereinnahmen rund 1.7 Mio. Franken betragen – ein Betrag, den der Kanton übernehmen müsste.

Ein neues, den gesamten Kanton abdeckendes Abonnement könnte frühestens zwei bis drei Jahre nach einer entsprechenden Entscheidung des Kantons eingeführt werden. Da die umliegenden und direkt betroffenen Tarifverbünde ablehnend reagieren, wäre bei der Planung und Umsetzung eines «Schwyz Pass» aber mit einer weiteren Verzögerung von mehreren Jahren zu rechnen, wenn es überhaupt zu einer Einigung käme.

Sodann ist darauf hinzuweisen, dass der von den Postulanten geforderte «Schwyz Pass» zwar den innerkantonalen öffentlichen Verkehr weiter vergünstigen würde, nicht jedoch jene (vor allem auch Pendler-)Ströme erfassen würde, welche über die Kantonsgrenze führen.

Schliesslich liefe die Einführung eines regionalen (kantonalen) Abonnements den nationalen Tarifentwicklungen entgegen.

Aus all diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat P16/24 «Ja zum echten Schwyz Pass» nicht erheblich zu erklären.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 16/24 «Ja zum echten Schwyz Pass» nicht erheblich zu erklären.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Baudepartement; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

