

# Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2016 – 2019

Begleitender Bericht zur Vernehmlassungsvorlage  
Schwyz, 7. August 2014

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Inhalt und Abgrenzung des Grundangebots</b>	<b>7</b>
<u>2.1</u>	<u>Inhalt</u>	<u>7</u>
<u>2.2</u>	<u>Abgrenzung</u>	<u>7</u>
<b>3</b>	<b>Entwicklung in den letzten 4 Jahren</b>	<b>8</b>
<u>3.1</u>	<u>Angebot</u>	<u>8</u>
<u>3.2</u>	<u>Nachfrage</u>	<u>9</u>
<u>3.3</u>	<u>Betriebskosten</u>	<u>10</u>
<u>3.4</u>	<u>Abgeltungen</u>	<u>11</u>
<u>3.5</u>	<u>Kostendeckungsgrad</u>	<u>12</u>
<b>4</b>	<b>Rahmenbedingungen Grundangebot 2016 – 2019</b>	<b>13</b>
<u>4.1</u>	<u>Auswirkungen FABI</u>	<u>13</u>
<u>4.2</u>	<u>ÖV Strategie 2030</u>	<u>13</u>
<u>4.3</u>	<u>Übergeordnete öV-Entwicklungen/Übergangskonzepte Eröffnung GBT/Ceneri</u>	<u>14</u>
<u>4.4</u>	<u>Sperrung Zugersee Ost</u>	<u>14</u>
<u>4.5</u>	<u>Ausbau Axentunnel zu 4-Meter-Korridor</u>	<u>14</u>
<u>4.6</u>	<u>Weitere übergeordnete Grundlagen</u>	<u>15</u>
<u>4.6.1</u>	<u>Richtplan Kanton Schwyz 2004 mit Ergänzungen 2008 bis 2012</u>	<u>15</u>
<u>4.6.2</u>	<u>Raumentwicklungsstrategie</u>	<u>16</u>
<u>4.6.3</u>	<u>Strategie Wirtschaft und Wohnen</u>	<u>16</u>
<b>5</b>	<b>Massnahme Entlastungsprogramm 2014 – 2017</b>	<b>17</b>
<u>5.1</u>	<u>Ausgangslage</u>	<u>17</u>
<u>5.2</u>	<u>Rahmenbedingungen Kanton Schwyz</u>	<u>17</u>
<u>5.3</u>	<u>Finanzierung der ungedeckten Betriebskosten im öffentlichen Verkehr</u>	<u>17</u>
<u>5.4</u>	<u>Richtofferten und Vorschläge der Transportunternehmungen</u>	<u>18</u>
<u>5.5</u>	<u>Entwicklung Beiträge an öffentlichen Verkehr (Abgeltungen)</u>	<u>19</u>
<u>5.6</u>	<u>Methodik der Angebotsüberprüfung</u>	<u>21</u>
<u>5.6.1</u>	<u>Kriterium Kostendeckungsgrad</u>	<u>21</u>
<u>5.6.2</u>	<u>Kriterium Linien ohne oder mit reduzierter Bundesbeteiligung</u>	<u>21</u>
<u>5.6.3</u>	<u>Kriterium Grunderschliessungsfunktion/Grunderschliessungsberechtigung</u>	<u>22</u>
<u>5.6.4</u>	<u>Kriterium stärkere Nutzerfinanzierung</u>	<u>22</u>
<u>5.7</u>	<u>Sparszenarien</u>	<u>24</u>
<u>5.7.1</u>	<u>Szenario Moderat</u>	<u>24</u>
<u>5.7.2</u>	<u>Szenario Radikal</u>	<u>26</u>
<u>5.8</u>	<u>Fazit und Folgerungen der Angebotsüberprüfung</u>	<u>29</u>
<u>5.9</u>	<u>Empfehlung</u>	<u>31</u>
<b>6</b>	<b>Entwicklungsfelder 2016 – 2019</b>	<b>32</b>
<u>6.1</u>	<u>Optimierung Angebot Ausserschwyz – Innerschwyz</u>	<u>32</u>
<u>6.2</u>	<u>Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost</u>	<u>32</u>
<u>6.3</u>	<u>Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn + Bus</u>	<u>32</u>
<u>6.4</u>	<u>Anpassung Tarifverbund Schwyz</u>	<u>33</u>
<u>6.5</u>	<u>Linienoptimierungen</u>	<u>33</u>

<b>7</b>	<b>Finanzrahmen neues Grundangebot 2016 – 2019</b>	<b>34</b>
<b>8</b>	<b>Grundangebot 2016 – 2019</b>	<b>36</b>
<u>8.1</u>	<u>Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht</u>	<u>36</u>
<u>8.2</u>	<u>Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal</u>	<u>39</u>
<u>8.3</u>	<u>Verkehrsregion March/Höfe</u>	<u>40</u>
<b>9</b>	<b>Glossar</b>	<b>42</b>
<b>10</b>	<b>Impressum</b>	<b>43</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung Angebot 2009 - 2012	8
Abbildung 2: Entwicklung Nachfrage 2009 - 2012	9
Abbildung 3: Entwicklung Betriebskosten 2009 - 2012	10
Abbildung 4: Entwicklung Abgeltungen 2009 - 2012	11
Abbildung 5: Entwicklung Kostendeckungsgrad 2009 - 2012	12
Abbildung 6: Kostenverteilung des abgeltungsberechtigten regionalen Verkehrs im Kanton SZ	18
Abbildung 7: Entwicklung der Betriebsbeiträge im Kanton SZ 2008 - 2015	19
Abbildung 8: Matrix Kostenreduktion	21
Abbildung 9: Matrix Sparszenarien	24
Abbildung 10: Karte Szenario Radikal	27
Abbildung 11: Abgeltungsbedarf 2016 - 2019 Kanton Schwyz	34
Abbildung 12: Finanzplan Betriebsbeiträge regionaler Personenverkehr 2016 - 2019	35

---

# 1 Zusammenfassung

Das Grundangebot kann als Ausführungsbestimmung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz verstanden werden. Im Grundangebot werden die Regionalverkehrslinien, die Taktichte jeder Linie (Anzahl Kurspaare<sup>1</sup>), sowie der Finanzrahmen zur jährlichen Defizitdeckung festgelegt. Das Grundangebot im Kanton Schwyz gilt jeweils für vier Jahre. Es liegt in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot zu genehmigen. Das hier behandelte Grundangebot wird erstmals im Jahr 2016 wirksam und gilt bis Ende 2019.

## Ziele im neuen Grundangebot 2016 - 2019

Das neue Grundangebot baut im Grundsatz auf dem bestehenden Grundangebot 2012 - 2015 auf. Ziel ist es, die gewonnenen Erkenntnisse aus der Strategie öffentlicher Verkehr 2030 zu berücksichtigen und das bisherige Angebot den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen, welche sich beispielsweise durch die Eröffnung des Gotthardbasistunnels oder mit der Sperrung des Zugersee-Ostufers ergeben.

Im Entlastungsprogramm 2014 – 2017<sup>2</sup> ist unter Kapitel 6.4 die Überprüfung einer Reduktion des Angebotes definiert. Mit der Erarbeitung des neuen Grundangebots wurde das bestehende Angebot auf Einsparpotenziale untersucht, mit dem Ziel, den Kantonshaushalt zu entlasten.

## Einsparpotenziale im öffentlichen regionalen Verkehr

Alle 59 Linien oder Linienabschnitte<sup>3</sup> des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz mit Beteiligung des Kantons wurden systematisch auf mögliche Einsparpotenziale untersucht. Dabei wurden Kriterien wie der Kostendeckungsgrad<sup>4</sup>, die Erfüllung der Erschliessungsberechtigung, die Erfüllung der Erschliessungsfunktion oder die Mitfinanzierungssituation von Bund und Bezirken/Gemeinden analysiert.

Die Überprüfung der Linien zeigt, dass die verfügbaren Mittel unter den gegebenen Rahmenbedingungen heute massvoll eingesetzt werden und wenig Spielraum für Einsparungen besteht. Effektive Einsparungen lassen sich nur durch radikale Massnahmen wie der Einstellung von ganzen Linien erzielen.

## Zwei Sparszenarien

Das Sparszenario Moderat sieht einen Rückzug der Kantonsbeteiligung bei 5 Linien vor. Das Einsparpotenzial beträgt 0.5 Mio. Franken jährlich und betrifft Linien, welche die Kriterien der minimalen Wirtschaftlichkeit (Kostendeckungsgrad) oder der Grunderschliessungsberechtigung nicht erfüllen.

Das Sparszenario Radikal stellt 16 Linien in Frage, welche verschärfte Kriterien<sup>5</sup> bei der Angebotsüberprüfung nicht erfüllt haben. Der Wert dieser 16 Linien, welcher das Kantonsbudget belastet, beträgt 6.15 Mio. Franken. Die Einstellung einiger Linien, welche im Szenario Radikal vorgesehen sind, ist ohne Gesetzesänderung nicht realisierbar.

<sup>1</sup> Siehe Glossar

<sup>2</sup> Siehe Kapitel 5.1.1

<sup>3</sup> Eine Linie kann kommerziell in mehrere Abschnitte aufgeteilt sein. Jeder Abschnitt wird von den Transportunternehmen einzeln offeriert und abgerechnet

<sup>4</sup> Siehe Glossar

<sup>5</sup> Siehe Kapitel 5.3.2 „Szenario Radikal“

## **Empfehlung**

Das Szenario Moderat wird zur Umsetzung empfohlen. Die Massnahmen tragen dazu bei, die knappen finanziellen Mittel des Kantons unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben an den richtigen Stellen einzusetzen. Der Angebotsabbau findet da statt, wo die Grunderschliessungsberechtigung und/oder die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien heute nicht erfüllt sind.

Vom Szenario Radikal wird abgeraten weil damit das System des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz empfindlich geschwächt würde. Der erwartete Nutzen (Einsparpotenziale) für den Kanton stünde in keinem Verhältnis zu den daraus entstehenden Nachteilen (Verschlechterung der Erreichbarkeit von Gemeinden und Regionen als Unternehmensstandort, als Arbeitsort oder als Wohnort). Das Szenario Radikal träfe vorab Randregionen des Kantons Schwyz. Der Standort Kanton Schwyz würde massiv an Attraktivität einbüßen.

## **Weiterentwicklung des öffentlichen regionalen Verkehrs**

Die Planung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz ist eine Daueraufgabe. Mit sogenannten Entwicklungsfeldern werden zukünftige Konzeptänderungen oder neue Konzepte bezeichnet, welche im Verlaufe des neuen Grundangebotes umgesetzt werden sollen. Sie zeigen auf, wo dringender Handlungsbedarf besteht die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs zu optimieren oder an Änderungen im Umfeld anzupassen. Auf Grund ihrer Projektreife werden diese Entwicklungsfelder nicht sofort mit Inkrafttreten des neuen Grundangebots umgesetzt.

Um flexibel und zeitgerecht reagieren zu können, sollen die Anpassungen der Entwicklungsfelder durch den Regierungsrat umgesetzt werden können. Deshalb werden die Kostenschätzungen bereits im Finanzrahmen des neuen Grundangebotes berücksichtigt, und auf die möglichen Auswirkungen auf das Mengengerüst bei den einzelnen Linien hingewiesen.

Die zentralen Entwicklungsfelder im neuen Grundangebot 2016 – 2019 sind die Optimierung des Angebotes Ausserschwyz – Innerschwyz, die Entwicklung des Talkessels Schwyz Bahn + Bus sowie das Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost.

## **Finanzrahmen neues Grundangebot 2016 - 2019**

Der Finanzplan zum neuen Grundangebot 2016 – 2019 basiert auf den von den Transportunternehmen eingereichten Richtofferten sowie den Entlastungen der im Sparszenario Moderat ausgewiesenen Massnahmen.

Mit der Umsetzung von FABI<sup>6</sup> entfallen ab 2016 im Grundangebot die Abgeltungen für die SOB Infrastruktur. Dies führt zu einer Entlastung des Gesamtabgeltungsbetrags des regionalen öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz.

Ab Mitte 2018 (nach Ende der Sperre Zugersee Ost) führt die Umsetzung der Entwicklungsfelder „Optimierung Angebot Ausserschwyz – Innerschwyz“ und „Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn + Bus“ zu höheren Abgeltungen im öffentlichen regionalen Verkehr im Kanton Schwyz.

---

<sup>6</sup> Siehe Kapitel 4.1 Auswirkungen FABI

## 2 Inhalt und Abgrenzung des Grundangebots

### 2.1 Inhalt

Die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz stützt sich auf das kantonale Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100). Das Grundangebot kann als Ausführungsbestimmung zum Gesetz verstanden werden. Im Grundangebot werden die Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie (Anzahl Kurspaare) sowie der Finanzrahmen zur jährlichen Defizitdeckung festgelegt. Das Grundangebot im Kanton Schwyz gilt jeweils für vier Jahre. Es liegt in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot zu genehmigen. Das hier behandelte Grundangebot wird erstmals im Jahr 2016 wirksam und gilt bis Ende 2019.

Die Erstellung des Grundangebotes beinhaltet die systematische Überprüfung des öffentlichen regionalen Bahn- und Busverkehrs im Kanton Schwyz. Beim neuen Grundangebot 2016 – 2019 handelt es sich grundsätzlich um eine Fortschreibung des laufenden Grundangebots 2012 – 2015, das einen dem Potenzial entsprechenden guten Versorgungsstandard erreicht hat. Das neue Grundangebot baut unter anderem auf den Erkenntnissen der "Strategie öffentlicher Verkehr 2030" auf, und berücksichtigt dabei die Massnahme 6.4 "Überprüfung Reduktion Grundangebot öffentlicher Verkehr" des Entlastungsprogramms 2014 – 2017. Das Angebot wird zudem den geänderten Rahmenbedingungen angepasst, welche sich beispielsweise durch die Eröffnung des Gotthardbasistunnels oder der Sperrung des Zugersee-Ostufers ergeben.

Das Grundangebot enthält sogenannte Entwicklungsfelder. Als Entwicklungsfelder werden zukünftige Konzeptänderungen oder neue Konzepte bezeichnet, welche im Verlaufe des neuen Grundangebotes umgesetzt werden sollen. Auf Grund ihrer Projektreife werden diese Entwicklungsfelder nicht sofort mit Inkrafttreten des neuen Grundangebots umgesetzt.

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 Auswirkungen auf das Mengengerüst bei den einzelnen Linien hingewiesen.

### 2.2 Abgrenzung

Das vorliegende Grundangebot befasst sich mit dem öffentlichen regionalen Personenverkehr im Kanton Schwyz. Untersucht werden sämtliche Bahn- und Buslinien des regionalen Verkehrs. Nicht Gegenstand sind der Ortsverkehr und Fernverkehr<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Siehe Kapitel 5.1.3

### 3 Entwicklung in den letzten 4 Jahren

Die Entwicklungen des Bahnangebots im ganzen Kanton, sowie der Busangebote in den Verkehrsregionen Innerschwyz/Küssnacht<sup>11</sup>, Einsiedeln und March/Höfe werden folgend aufgezeigt. Die Werte der verschiedenen Parameter der öV<sup>12</sup>-Entwicklung basieren auf Ist-Werten der entsprechenden Jahre.

#### 3.1 Angebot

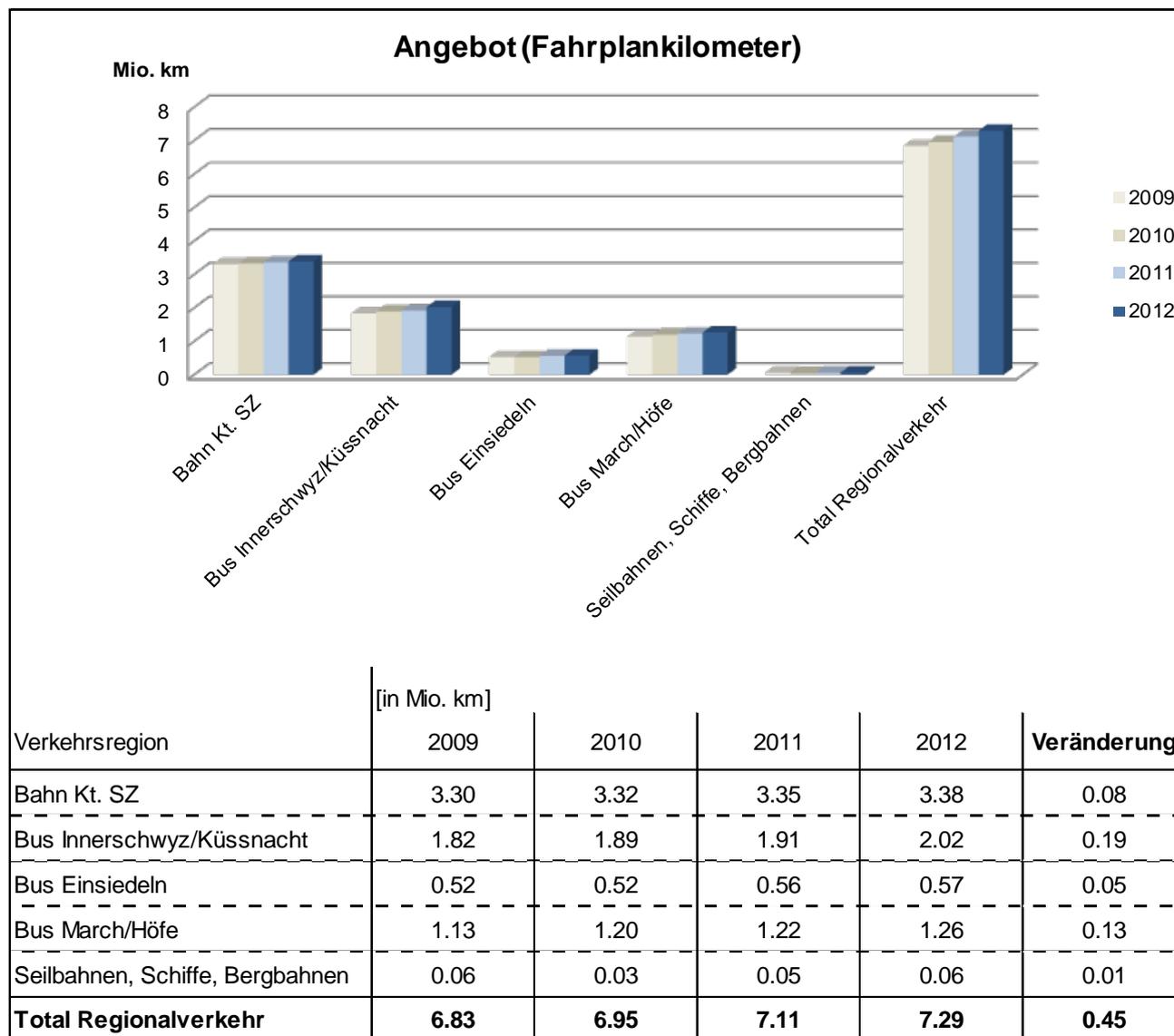


Abbildung 1: Entwicklung Angebot 2009 - 2012

Insgesamt hat die Fahrplankilometerleistung im regionalen Bahn- und Busverkehr zwischen 2009 und 2012 um über 6% zugenommen, wobei die Bahn rund 46% und die Busse 53% der Kilometerleistungen erbringen.

<sup>11</sup> Siehe Glossar

<sup>12</sup> öffentlicher Verkehr

## 3.2 Nachfrage

Vergleichbare Frequenzzahlen (Einsteiger pro Linie) stehen nicht für alle Linien zur Verfügung. Um einen Anhaltspunkt zu erhalten, wie sich die Nachfrage entwickelt hat, sind die von den Bahn- und Busreisenden gefahrenen Kilometer (Personenkilometer<sup>13</sup>) analysiert worden.

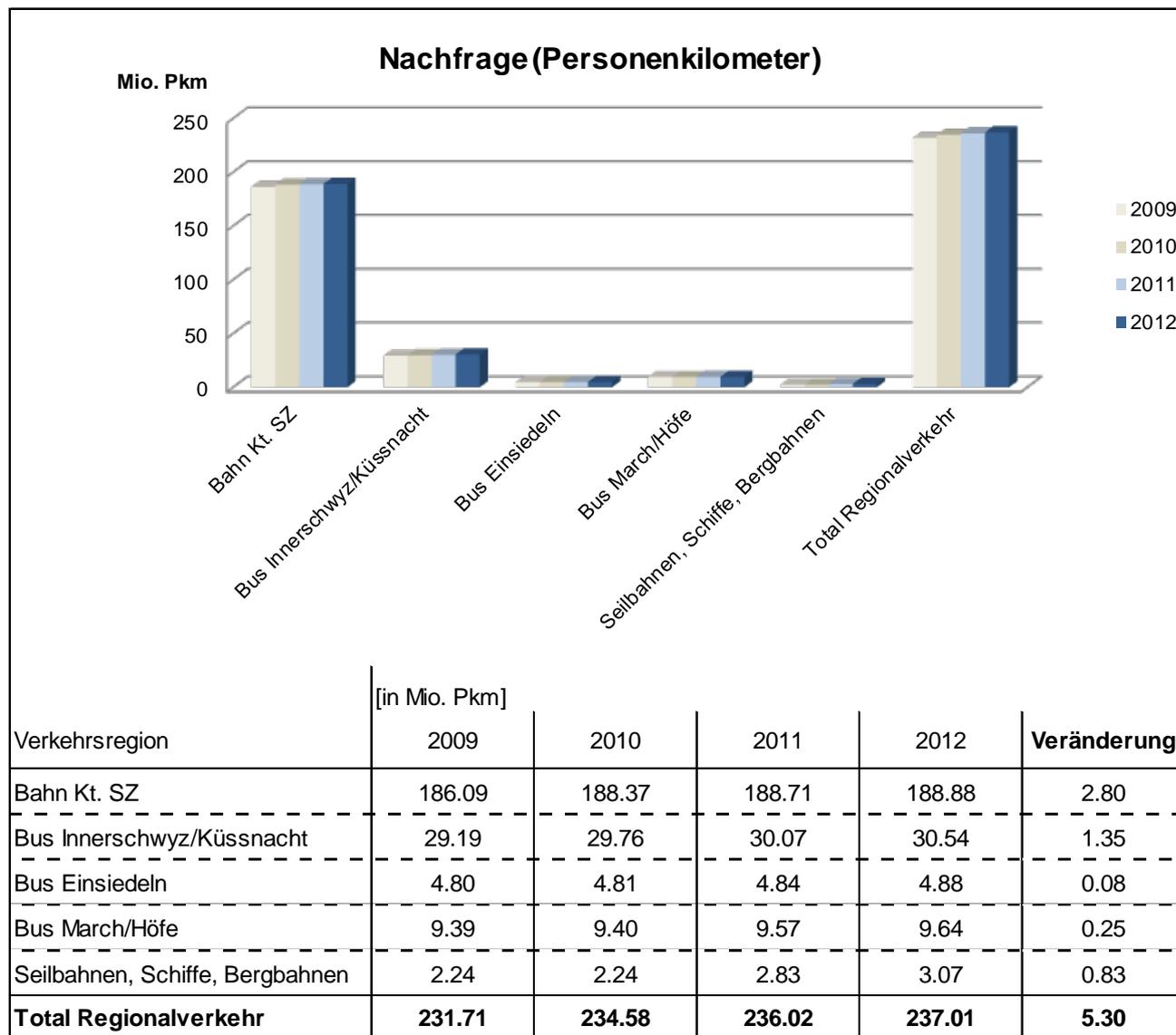


Abbildung 2: Entwicklung Nachfrage 2009 - 2012

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

In den Busverkehrsregionen zeichnet sich auch eine positive Entwicklung der gefahrenen Personenkilometer ab.

Im Seilbahnen, Schiffe und Bergbahnen Bereich konnte mit der Aufnahme der Stoosbahn eine überproportionale Entwicklung der Personenkilometer gegenüber den Fahrplankilometern bewirkt werden. Insgesamt haben die durch die Reisenden gefahrenen Personenkilometer von 2009 bis 2012 um 2.3% Prozent zugenommen.

<sup>13</sup> Siehe Glossar

### 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.

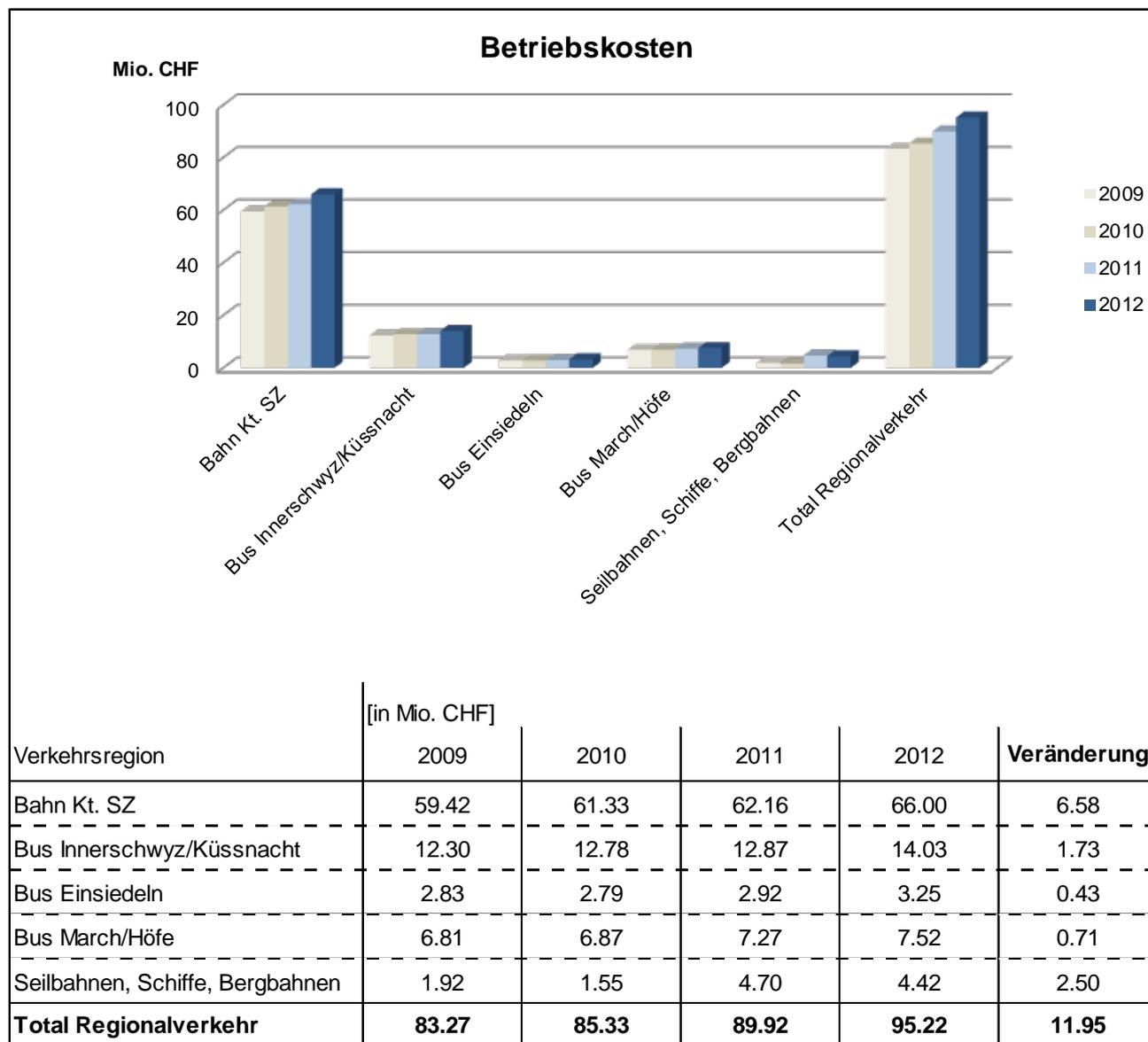


Abbildung 3: Entwicklung Betriebskosten 2009 - 2012

### 3.4 Abgeltungen

Die Abgeltungen<sup>14</sup> entsprechen den Betriebsbeiträgen für die ungedeckten Kosten an die Transportunternehmen. Die Beiträge, welche von den Transportunternehmen dem Kanton Schwyz in Rechnung gestellt werden, sind im nachfolgenden Diagramm in der grauen Linie dargestellt. Es handelt sich um die Abgeltungen nach Abzug der Bundesbeteiligungen. 50% dieser Beiträge werden auf die Bezirke und Gemeinden übertragen. In der blauen Linie sind die effektiven Kosten, welche den Kantonshaushalt belasten, dargestellt. Es handelt sich um die Abgeltungen nach Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge.

Die Abgeltungen die den Kantonshaushalt belasten, sind im Zeitraum 2009 bis 2012 gesamthaft um 2.6 Mio. CHF gestiegen, was einer jährlichen Steigerung von 4.5% entspricht.

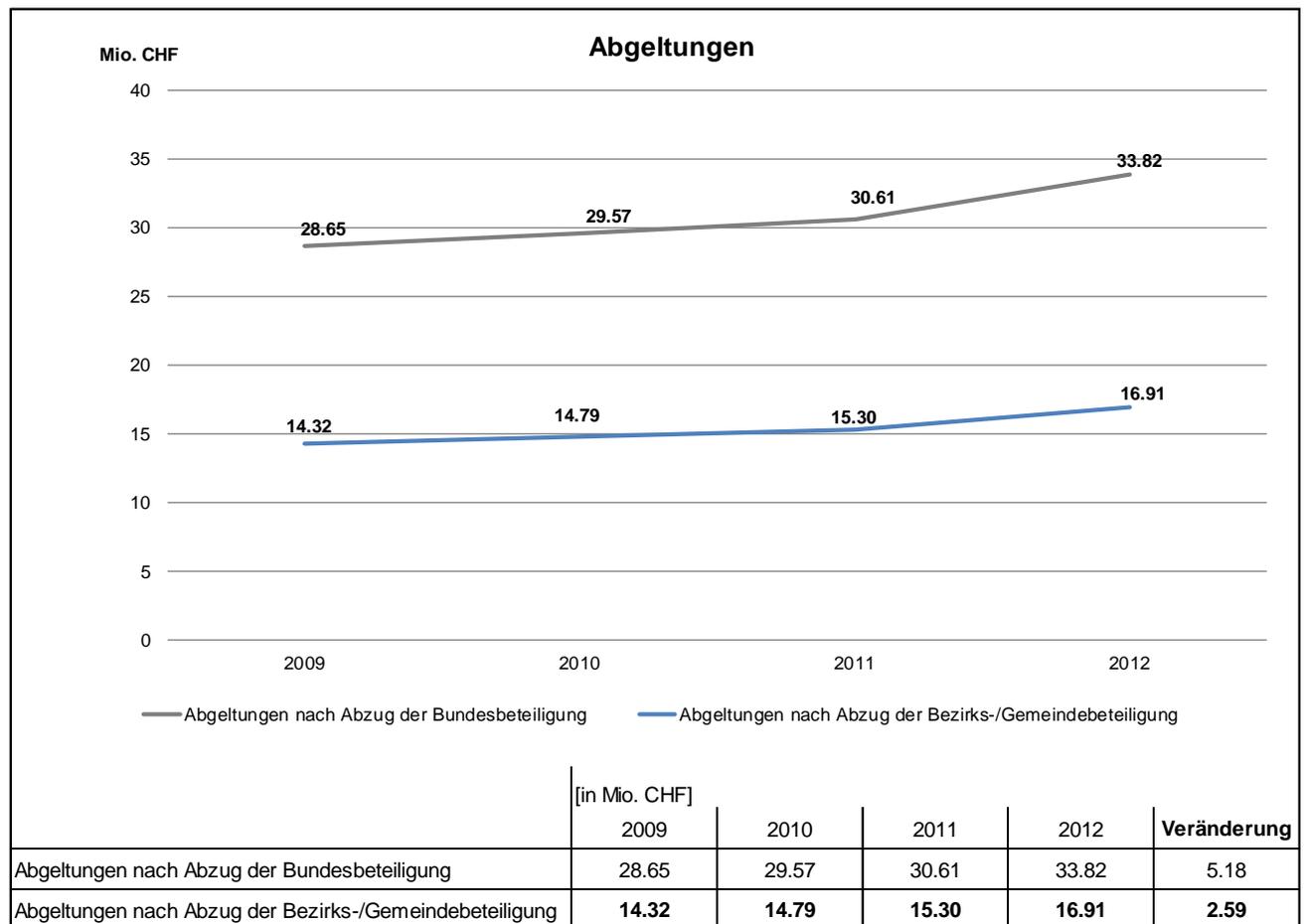


Abbildung 4: Entwicklung Abgeltungen 2009 - 2012

<sup>14</sup> Siehe Glossar

### 3.5 Kostendeckungsgrad

Die Berechnung des Kostendeckungsgrads im öffentlichen regionalen Verkehr des Kantons Schwyz erfolgt über die Summen aller Erlöse im Verhältnis zu den Betriebskosten. Er liegt leicht unter dem Schweizer Mittel, was mit den ländlichen Siedlungsstrukturen bzw. Bevölkerungsdichten des Kantons Schwyz begründet werden kann.

Der Kostendeckungsgrad über alle Linien ist im Zeitraum 2009 – 2012 um 1.2% zurückgegangen.

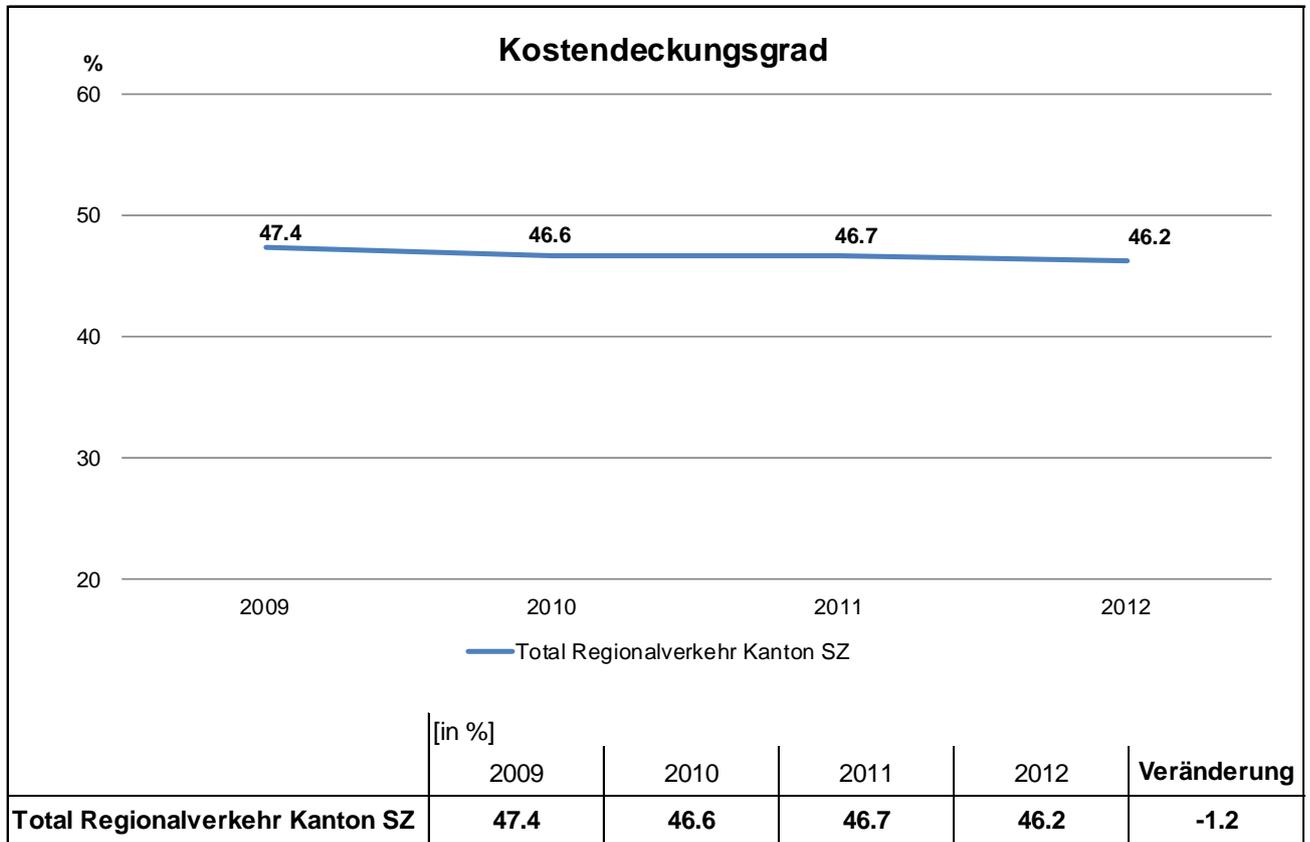


Abbildung 5: Entwicklung Kostendeckungsgrad 2009 - 2012

## 4 Rahmenbedingungen Grundangebot 2016 – 2019

### 4.1 Auswirkungen FABl

Mit der Annahme der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABl<sup>16</sup>) im Februar 2014 durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, wird auf Verfassungsstufe ein neuer, unbefristeter Fonds verankert: der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Diese Neuregelung der Finanzierung ermöglicht, das erforderliche Geld für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur bereitzustellen und das Bahnnetz wo nötig schrittweise auszubauen.

Der BIF ist das Kernstück von FABl und Voraussetzung für die damit verbundenen Gesetze und Beschlüsse, die unter anderem die Details der Fondsfinanzierung und den Ausbauschnitt 2025 regeln. Geplant ist, dass der Bundesrat die Beschlüsse auf den 1. Januar 2016 in Kraft setzt.

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.

Die Abgeltungen werden über den BIF finanziert. Die Kantone leisten gemäss Beteiligungsschlüssel eine jährliche Einlage von total 500 Mio. CHF in den BIF. Der Beteiligungsschlüssel richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugskilometern gemäss dem interkantonalen Verteiler. Der definitive Beteiligungsschlüssel ist zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht definiert. Der Kantonsbeitrag ist eine gebundene Ausgabe

Der Kanton leistet momentan noch zusammen mit dem Bund Abgeltungen an die Infrastruktur der SOB (Schweizerische Südostbahn). Diese Abgeltungen werden über das Grundangebot budgetiert und finanziert. Nach der neu geplanten Regelung werden diese Abgeltungen im Grundangebot ab 2016 entfallen und somit den Gesamtabgeltungsbetrag des regionalen öffentlichen Verkehrs entlasten.

Eine Beteiligung der Bezirke und Gemeinden am Kantonsbeitrag in den BIF ist nicht vorgesehen. Es ist im GöV festgehalten, dass sich die Bezirke und Gemeinden an den Kosten für die Betriebsbeiträge beteiligen und nicht an Infrastrukturinvestitionen. Dies war auch der Grundsatzentscheid bei der Revision des GöV 1987. Deshalb soll an dieser Regelung festgehalten werden.

### 4.2 ÖV Strategie 2030

Die Strategie öffentlicher Verkehr 2030 des Kantons Schwyz vom 1. April 2014 zeigt auf, welche Entwicklungen und Massnahmen längerfristig nötig sind, damit der öV seinen Anteil zur Sicherung der zukünftigen Mobilität im Kanton Schwyz leisten kann. Ziel der Strategie 2030 ist es, einen überproportionalen Anteil der erwarteten zusätzlichen Nachfrage abzudecken.

Im Rahmen der Strategieerarbeitung wurde eine Markt- und Situationsanalyse erstellt. Diese zeigt unter anderem die bestehenden Gesamtverkehrsströme im innerkantonalen und kantonsübergreifenden Raum und deren Anteil des öV, sowie eine Prognose der Zunahme auf. Aufgrund dieser Analyse und der Strategie öffentlicher Verkehr 2030 wurde ein Konzept öffentlicher Verkehr 2030 erarbeitet.

Im Konzept öffentlicher Verkehr 2030 wurden konkrete Angebotsstossrichtungen erarbeitet, welche die Ziele der Strategie verfolgen. Vor dem Hintergrund der angespannten Kantonsfinanzen sind die Massnahmen so angelegt, dass sie schrittweise und abgestimmt auf die finanziellen Möglichkeiten umgesetzt werden können. Im Rahmen des Grundangebots des regionalen Verkehrs erhält der Kantonsrat die Möglichkeit über die einzelnen Umsetzungsschritte zu entscheiden.

Die öV-Strategie sieht vor, im Grundangebot 2016 – 2019 bereits einzelne Elemente umzusetzen, sofern der Finanzrahmen dazu gegeben ist. In den Entwicklungsfeldern "Optimierung des Angebotes Ausserschwyz<sup>19</sup> – Innerschwyz" und "Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus" sind solche Elemente der öV-Strategie vorgesehen und im Finanzrahmen eingestellt.

---

<sup>16</sup> Siehe Glossar

<sup>19</sup> Siehe Glossar

### 4.3 Übergeordnete öV-Entwicklungen/Übergangskonzepte Eröffnung GBT/Ceneri

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) muss das S-Bahnkonzept im Schwyzer Talkessel angepasst werden. Ab Dezember 2016 (Fahrplanwechsel 2016/2017) werden die EC- und IC-Züge via Gotthard-Basistunnel fahren und ab 2020 im Tessin durch den Ceneri-Basistunnel. Ab Dezember 2019 verkehren diese Züge im integralen Halbstundentakt zwischen Lugano und Zürich. Die IR-Züge verkehren nur noch bis Erstfeld. Für den Betrieb der Gotthard-Bergstrecke liegt das endgültige Fahrplankonzept noch nicht vor. Die Fahrlagenverschiebungen der EC/IC führen ab Juni 2018 wegen Kreuzung in Walchwil zu veränderten Verkehrszeiten der S2. Dies bewirkt, dass zwischen Arth-Goldau und Brunnen zwischen IR und S2 ein 23-/37-Min Takt entsteht, was kein halbstündliches Anschluss-Bussystem im Talkessel Schwyz mehr ermöglicht. Der Kanton Schwyz beabsichtigt deshalb, die S2 in Goldau zu brechen und damit den Talkessel Schwyz halbstündlich in Goldau an den EC/IC-Verkehr nach Zürich anzubinden.

Auf der Achse Zürich – Chur plant SBB-Fernverkehr, mittelfristig den integralen Halbstundentakt anzubieten. Die dafür notwendigen Angebotsanpassungen im S-Bahnverkehr mussten bereits mit Inbetriebnahme der 4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich umgesetzt werden und führten zu höheren Kosten bei schlechterer Angebotsqualität in der Obermarch.

### 4.4 Sperrung Zugersee Ost

Mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel werden die Bahnreisenden in Zukunft von einem besseren Angebot im Nord-Süd-Verkehr profitieren. Neues Rollmaterial und kürzere Fahrzeiten erhöhen die Attraktivität. Damit mehr Reisende von schnelleren und bequemeren Verbindungen in den Süden profitieren können, ohne dass Konflikte mit Regionallinien oder dem Güterverkehr entstehen, baut die SBB die Zufahrten zum Gotthard aus – so auch zwischen Zug und Arth-Goldau. Bei Walchwil wird eine 1,7 Kilometer lange Doppelspur gebaut, damit die zur halben Stunde ab Zug verkehrende S2 weiterhin bis Walchwil (anstatt nur noch bis Oberwil) verkehren kann. Gleichzeitig saniert die SBB auf der Strecke Tunnel, Brücken, Bahntechnik und Gleise und schafft die Voraussetzungen, dass in einem späteren Horizont auch Doppelstockzüge auf dieser Strecke verkehren können.

Für diese Arbeiten muss die Strecke zwischen Zug Oberwil und Arth-Goldau von Dezember 2016 bis August 2018 während anderthalb Jahren für den Zugverkehr gesperrt werden. Dies hat direkte und indirekte Auswirkungen auf das Fahrplanangebot im Kanton Schwyz.

Die Fahrzeiten ab den Bahnhöfen im Schwyzer Talkessel nach Zug und Zürich werden sich während der Sperre um ca. 10 Minuten verlängern. Für Reisende ab dem vorgelagerten Busnetz verlängern sich die Fahrzeiten je nach gewählter Relation unterschiedlich lange.

Zum Zeitpunkt der Grundangebotserstellung sind noch nicht alle Rahmenbedingungen vollständig klar. Aus diesem Grund wird das Entwicklungsfeld „Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost“ im Grundangebot eingestellt. Mit diesem Entwicklungsfeld werden Fahrplankonzepte und Varianten geprüft mit dem Ziel, ein Angebot zu definieren welches die negativen Auswirkungen der Streckensperre für die betroffenen Reisenden aus dem Kanton Schwyz abfedert.

### 4.5 Ausbau Axentunnel zu 4-Meter-Korridor

Um die Verlagerung der alpenquerenden Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene weiter zu steigern, baut die SBB im Auftrag des Bundes die Strecke von Basel ins Tessin bis 2020 zu einem 4-Meter-Korridor aus. Somit können dereinst auch Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4 Metern transportiert werden. Von Dezember 2016 bis Dezember 2019 findet deshalb der Ausbau der Axentunnels statt. Dies führt für den Bahnverkehr zwischen Brunnen und Erstfeld zu Anpassungen im Minutenbereich sowie zu zeitweiligem Busersatzbetrieb der S2. Zum Zeitpunkt der Grundangebotserstellung liegt

hierzu noch kein Detailkonzept der SBB vor. Gemäss SBB sind jedoch keine Fahrplanmassnahmen von Brunnen in Richtung Norden erforderlich.

## 4.6 Weitere übergeordnete Grundlagen

### 4.6.1 Richtplan Kanton Schwyz 2004 mit Ergänzungen 2008 bis 2012

Die für das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz relevanten Punkte aus den Richtplänen sind nachfolgend zusammengefasst.

#### 4.6.1.1 Region Rigi-Mythen / Schwyzer Talkessel

Richtplangeschäfte RR-M-6.4, RR-M-6.5, RR-M-6.6 sowie Richtplankarte

- Halbstündliche Verbindungen nach Zürich
- Beschleunigung der Verbindungen nach Zürich
- Kapazitätsausbau nach Zürich
- Prüfen von Direktverbindungen nach Zürich-Altstetten
- Prüfen eines neuen Haltepunkts zwischen den Bahnhöfen Schwyz und Brunnen
- Prüfen einer neuen Haltestelle Arth See oberhalb Arth zwischen Arth-Goldau und Walchwil
- Prüfen neuer Bahnhaltepunkt in Sattel im Bereich Krone/Dorf mit Busverknüpfung
- Ersatz der bestehenden Drahtseilbahn Schlattli – Stoos
- Ausbau und Verstärkung des Busangebots als Zubringer zur Bahn, Ausrichtung auf die Bahnhöfe Arth-Goldau, Seewen-Schwyz und Brunnen in 1. Priorität, Steinen und Sattel in 2. Priorität
- Kantonale und regionale Zentren: Schwyz, Seewen, Ibach, Goldau, Küssnacht

#### 4.6.1.2 Region Einsiedeln/Mitte

Richtplangeschäft RMI-2.4, RMI-2.5, RMI-2.6

- Für Mehrkapazität auf der Schiene und bessere Fahrplanstabilität zwischen Biberbrugg und Pfäffikon/Wädenswil ist ein Doppelspurausbau zwischen Schindellegi-Feusisberg und Biberbrugg (Gebiet der Richtplanergänzung Höfe) notwendig.
- Halt Voralpenexpress im Raum Sattel-Rothenthurm.
- Direktzüge Einsiedeln – Zürich HB
- Neue Bahnhaltestellen im Raum Einsiedeln (Raffeln/Blatten und Horgenberg Nord) mit Park+Ride und Busanbindung prüfen.
- Bahnhofsnahe Gebiete verdichten, um das öV-Angebot zu unterstützen
- Ausbau Busangebot
- Kantonale und regionale Zentren: Einsiedeln

#### 4.6.1.3 Region Höfe

Richtplangeschäfte RH-13, RH-146 sowie Richtplankarte

- Weiterentwicklung des Bahnangebots, Verbesserung des Angebots und Beseitigung von Engpässen im ÖV
- Weiterentwicklung des Busangebots, Fahrplanergänzungen und –Verbesserungen
- Bus Priorisierung
- Kantonale und regionale Zentren: Freienbach - Pfäffikon

#### 4.6.1.4 Region March

Richtplangeschäfte RM-1, RM-15, RM-16 sowie Richtplankarte

- Regionalzentrum Siebnen-Wangen soll mit attraktiven und leistungsfähigen Verbindungen in die Agglomerationen Zürich und Obersee eingebunden werden.
- Halbstündliche S-Bahn-Verbindungen nach Zürich
- Halt Glarner Sprinter in Lachen (S25)

- Beibehaltung Tangentialzug March – Zürich Enge – Zürich Altstetten (wurde mit den 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich aufgehoben)
- Weiterentwicklung des Bahnangebots
- Weiterentwicklung des Busangebots
- Kantonale und regionale Zentren: Lachen/Altendorf, Siebnen/Schübelbach

#### 4.6.2 Raumentwicklungsstrategie

Am 3. März 2013 hat das Schweizer Stimmvolk das revidierte Raumplanungsgesetz (RPB) angenommen. Dieses ist zusammen mit der revidierten Raumplanungsverordnung (RPV) am 1. Mai 2014 in Kraft getreten. Die Kantone und Gemeinden werden darin verpflichtet, die Siedlungsentwicklung stärker auf die Innenentwicklung und Verdichtung auszurichten. Die Kantone haben ab Inkrafttreten des revidierten RPG fünf Jahre Zeit ihre Richtpläne diesen neuen Anforderungen anzupassen. Grundlage für die künftige Siedlungsplanung und die Überarbeitung der kantonalen Richtpläne des Kantons Schwyz bildet die am 13. Mai 2014 vom Regierungsrat beschlossene Raumentwicklungsstrategie.

Die Raumentwicklungsstrategie enthält die nachfolgenden Leitsätze zum öffentlichen Verkehr:

- Der Kanton Schwyz stellt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sicher und fördert eine gute Vernetzung der einzelnen Transportketten. Er strebt eine Verbesserung des Modal Splits<sup>22</sup> zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs an.
- Der öffentliche Verkehr lenkt die Siedlungsentwicklung stärker auf die bereits heute gut mit dem öV erschlossenen Gebiete und verbessert die Erschliessungsgüte insbesondere an den Entwicklungsschwerpunkten.
- Angebotsverbesserungen sind, unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten, dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist.

In der Raumentwicklungsstrategie wird der Kanton in sogenannte Siedlungsräume eingeteilt.

- Der heute kompakt bebaute Raum in und um die bestehenden grösseren Zentren wird als urbaner Raum bezeichnet.
- Der periurbane Raum ist weniger kompakt bebaut und grenzt an den urbanen Raum oder bildet den Übergangsbereich zwischen urbanen Räumen.
- Der ländliche Raum umfasst Siedlungsgebiete im Übrigen, ländlichen Raum des Kantons.

Die Raumentwicklungsstrategie sieht für den urbanen und periurbanen Raum eine Erhöhung der Erschliessungsgüte vor (Taktverdichtungen). Für den ländlichen Raum soll die bestehende Erschliessungsgüte erhalten bleiben.

#### 4.6.3 Strategie Wirtschaft und Wohnen

In der Strategie Wirtschaft und Wohnen hält der Kanton folgende für das Grundangebot relevante Stossrichtungen und Herausforderungen fest:

- Stossrichtung B1: langfristige Sicherung der Eisenbahnknoten<sup>23</sup> Arth-Goldau und Pfäffikon und damit Schaffung von optimalen Voraussetzungen für die Nutzung der Entwicklungschancen.
- Stossrichtung B2: öV-Angebot von/nach Zürich mindestens auf heutigem Niveau halten.
- Herausforderungen:
  - Mehrverkehr mit höherem öV-Anteil bewältigen
  - Dem Busverkehr den notwendigen Raum auf dem Strassennetz zur Verfügung stellen.

---

<sup>22</sup> Siehe Glossar

<sup>23</sup> Siehe Glossar

## 5 Massnahme Entlastungsprogramm 2014 – 2017

### 5.1 Ausgangslage

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

Bereits das laufende Grundangebot 2012 – 2015 wurde auf eine Reduktion überprüft. Mit dem Resultat, dass es wenig sinnvoll ist und nicht machbar, beziehungsweise massgebende Kostenreduktionen nur mit einem spürbaren Angebotsabbau realisierbar sind, wurde diese Massnahme verworfen. Im Rahmen der Erarbeitung des Grundangebotes 2015 – 2019 soll das Angebot jedoch nochmals einer vertieften Prüfung unterzogen und mögliche Einsparungen aufgezeigt werden. Die Ergebnisse sollen im Bericht zum Grundangebot dargestellt werden.

Das Entlastungsprogramm 2014 – 2017 (Regierungsratsbeschluss Nr. 211 vom 11. März 2014) wurde am 21. Mai 2014 vom Kantonsrat angenommen.

### 5.2 Rahmenbedingungen Kanton Schwyz

Der Bund hat die generelle Aufsicht über den öffentlichen regionalen Verkehr in der Schweiz. Er hat dazu über 50 Gesetze und Verordnungen erlassen. Auf Kantonebene gilt das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, SRSZ 781.100) als bestimmend. Die Detailbestimmungen zum kantonalen öV-Angebot werden jeweils mit dem Grundangebot definiert und alle vier Jahre vom Kantonsrat neu beschlossen.

Im Kanton Schwyz gibt es insgesamt 59 öV-Linien oder Linienabschnitte, an welchen sich der Kanton heute finanziell an den ungedeckten Kosten beteiligt. Eine Linie kann kommerziell in mehrere Abschnitte aufgeteilt sein. Jeder Abschnitt wird von den Transportunternehmen einzeln offeriert und abgerechnet. Von den 59 Linien/Linienabschnitten sind 37 Buslinien, 18 Bahnlinien, 2 Bergbahnen, 2 Luftseilbahnen und eine Linie gehört zur Kategorie Schifffahrt.

Der Kanton Schwyz hat mit seiner Zentrumslage zahlreiche Schnittstellen mit den umliegenden Nachbarkantonen. So verkehren immerhin 20 Linien über die Kantonsgrenze hinaus. Bei diesen Linien erfolgt die Leistungsbestellung- und Anpassung in Übereinkunft mit den beteiligten Kantonen. Die ungedeckten Kosten werden unter den beteiligten Kantonen mit einem Kostenverteilungsschlüssel aufgeteilt.

### 5.3 Finanzierung der ungedeckten Betriebskosten im öffentlichen Verkehr

Im öffentlichen Verkehr werden 3 Leistungsgruppen unterschieden:

- **Fernverkehr**

Als Fernverkehr bezeichnet man den nationalen und internationalen Verkehr zwischen den Grosszentren. Der Fernverkehr wird durch den Bund an die SBB als Gesamtkonzession vergeben. Er erhält keine staatlichen Betriebszuschüsse.

- **Regionaler Personenverkehr**

Dazu zählen der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie der Personenverkehr mit benachbarten Regionen. Der Bund und der Kanton Schwyz bestellen mittels Angebotsvereinbarungen mit einer Laufdauer von zwei Jahren das Angebot im Kanton Schwyz im regionalen Personenverkehr.

Der Bund finanziert 52% (bis 2011 53%) der ungedeckten Kosten einer Linie des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz, wenn das Angebot die Abgeltungsvoraussetzungen des Bundes erfüllt.

Er finanziert die 52% des abgeltungsberechtigten Angebotes bis zu einem bestimmten Kostendach (Kantonsquote). Die restlichen 48%, sowie die Kosten des kantonsquotenüberschreitenden Betrags und der Angebote ohne Bundesbeteiligung, werden durch den Kanton Schwyz getragen.

Von den nach Abzug der Bundesbeteiligungen für den Kanton Schwyz entfallenden Kosten, werden 50% auf die Bezirke und Gemeinden des Kantons Schwyz übertragen.

Die effektiven Kosten, welche der Kanton an den öffentlichen Verkehr beizutragen hat, entsprechen somit der Hälfte des Betrags nach Abzug der Bundesbeteiligung.

- **Ortsverkehr**

Als Ortsverkehr gelten Linien, welche der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Ortsverkehr wird durch den Bund nicht mitfinanziert. Der Kanton Schwyz beteiligt sich ebenfalls nicht an Linien des Ortsverkehrs. Die Ortsverkehre werden durch die direktinteressierten Bezirke und Gemeinden selber bestellt und finanziert.

Die Nachfolgende Grafik zeigt, wie die ungedeckten Kosten des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz aufgeteilt werden.

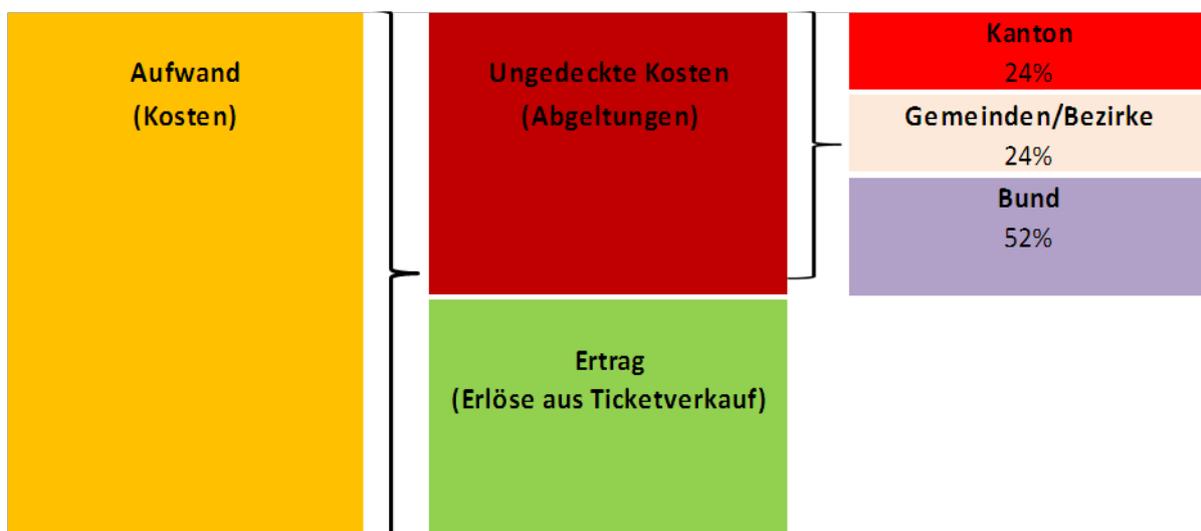


Abbildung 6: Kostenverteilung des abgeltungsberechtigten regionalen Verkehrs im Kanton SZ

## 5.4 Richtofferten und Vorschläge der Transportunternehmungen

Im Februar 2014 wurden die abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen des Kantons Schwyz aufgefordert Richtofferten für das Fahrplanangebot der Jahre 2016 – 2019 zu berechnen, sowie mögliche Einsparpotenziale im öffentlichen Verkehr aufzuzeigen. Die von den Transportunternehmungen eingereichten Werte und Vorschläge dienten zusammen mit den Ist-Werten aus der Vergangenheit dazu, das Angebot im öffentlichen Verkehr auf mögliche Einsparpotenziale zu untersuchen und Ideen für mögliche Einsparungen zu entwickeln.

Die eingereichten Richtofferten bilden ausserdem die Grundlage zum Finanzrahmen im neuen Grundangebot 2016 – 2019.

## 5.5 Entwicklung Beiträge an öffentlichen Verkehr (Abgeltungen)

Im nachfolgenden Diagramm ist die Entwicklung der Betriebsbeiträge im regionalen Personenverkehr von 2008 – 2015 aufgeführt. Die Ortsverkehre sind in dieser Tabelle nicht enthalten (da keine Finanzierung durch den Kanton).

- Die erste (graue) Linie zeigt die Gesamtkosten des regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz (= Total der Betriebsbeiträge die der regionale Personenverkehr im Kanton Schwyz erzeugt.)
- Die zweite (rote) Linie zeigt die Kosten des regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz nach Abzug der Bundesbeteiligung. (= Total der Betriebsbeiträge die nach Abzug der Bundesmittel für den Kanton Schwyz übrigbleiben.)
- Die dritte (blaue) Linie zeigt die Kostenentwicklung des regionalen Verkehrs nach Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge. (= Total der Betriebsbeiträge welche den Finanzhaushalt des Kantons belasten.)

Im Jahr 2015 betragen die totalen Betriebskosten für den regionalen Personenverkehr im Kanton Schwyz rund 66.7 Mio. CHF. Nach Abzug der Bundesbeiträge verbleiben 34.5 Mio. CHF Betriebskosten welche auf den Kanton Schwyz entfallen. Diese 34.5 Mio. CHF werden gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz zur Hälfte auf die Bezirke und Gemeinden übertragen. Es verbleiben rund 17.3 Mio. CHF Betriebskosten, welche durch den Kanton übernommen werden. Das heisst, der Kanton kann selber maximal 17.3 Mio. CHF pro Jahr einsparen (bei einer Total Aufhebung des öV oder ca. 8.5 Mio. CHF bei Halbierung des öV-Angebots). Neben dem Kanton sparen durch den Finanzierungsmechanismus auch die Gemeinden und vor allem der Bund.

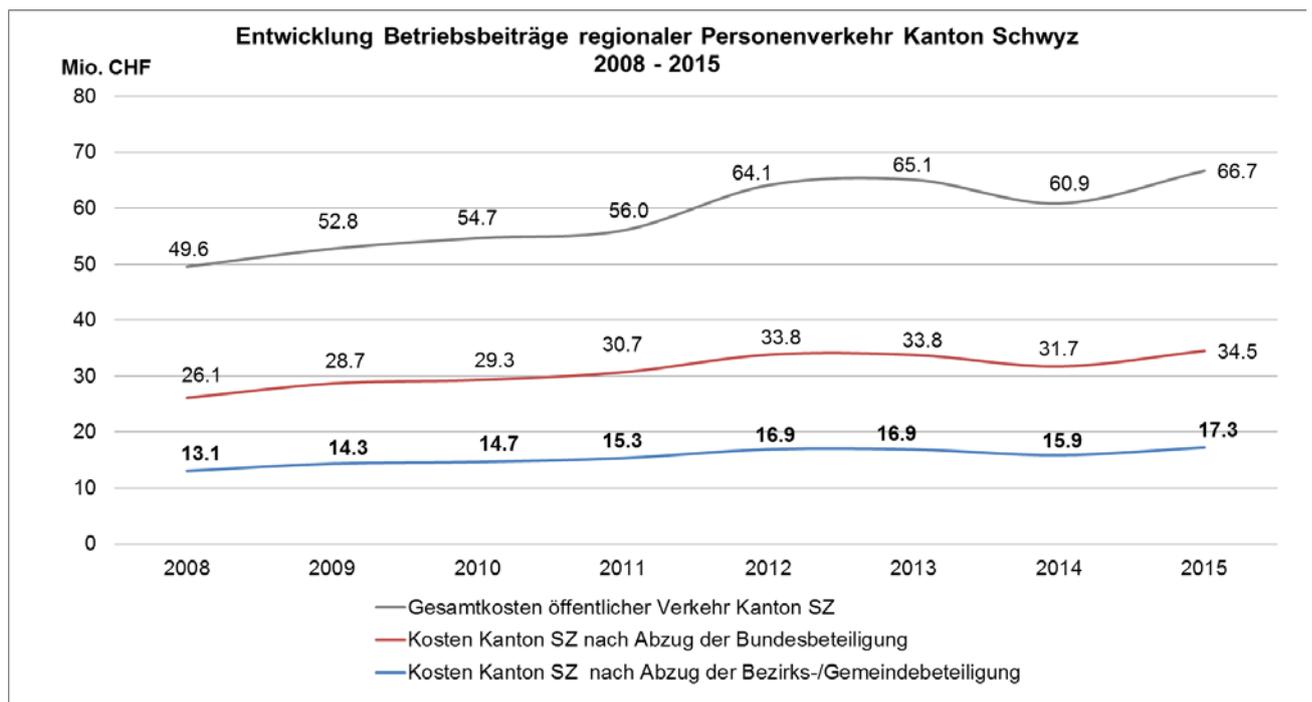


Abbildung 7: Entwicklung der Betriebsbeiträge im Kanton SZ 2008 - 2015

#### Bemerkungen:

Der punktuelle Ausbau im regionalen Personenverkehr, neue gesetzliche Rahmenbedingungen sowie Rollmaterialkonzepte haben die Entwicklung der Betriebskosten des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz in den letzten Jahren beeinflusst und zu einer Kostensteigerung geführt.

Das Angebot im regionalen Personenverkehr wurde in den letzten Jahren punktuell ausgebaut und weist einen guten Standard auf. Die Nachfrage hat zugenommen. So wurde beispielsweise das Angebot der AAGS<sup>24</sup> Buslinie 2 (Schwyz – Brunnen – Gersau – Küssnacht) ausgebaut und systematisiert oder im inneren und äusseren Kantonsteil Bahnfrühverbindungen und zusätzliche Halte eingeführt.

Einzelne Rahmenbedingungen bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs haben geändert. Der Bund hat im Jahr 2012 seine Beteiligung nach KAV am öV-Angebot des Kantons Schwyz von 53% auf 52% reduziert (KAV = Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im öffentlichen regionalen Verkehr).

Im Jahr 2012 wurde ein neues Trassenpreissystem eingeführt, welches zu höheren Betriebskosten bei den Bahnangeboten führt.

Im Jahr 2012 und 2013 haben ausserordentliche Abschreibungen auf Rollmaterial der Bahn in der Höhe von rund 4 Mio. CHF die Betriebskosten des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz beeinflusst.

Im Jahr 2015 wirken sich die 4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich ganzjährig auf die Betriebsbeiträge des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz aus.

Da zum Zeitpunkt der Berichtserstellung im Sommer 2014 noch nicht alle finanziellen Rahmenbedingungen für das Jahr 2015 bekannt waren, handelt es sich bei den Werten 2015 um Budgetwerte.

---

<sup>24</sup> Auto AG Schwyz

## 5.6 Methodik der Angebotsüberprüfung

Alle 59 öV-Linien bzw. Linienabschnitte mit Kantonsbeteiligungen wurden systematisch auf mögliche Einsparpotenziale untersucht. Dabei wurden sie nach zwei Grundsätzen und den zugehörigen verschiedenen Erfüllungsansätzen bewertet. Als Ansätze wurden die Erfüllung der Erschliessungsberechtigung, die Erfüllung der Erschliessungsfunktion, der Kostendeckungsgrad sowie die Mitfinanzierungssituation von Bund und Bezirke/Gemeinden analysiert (siehe nachfolgende Matrix Kostenreduktion).

Als Datengrundlage dienen einerseits Ist-Werte aus der Vergangenheit, andererseits Werte aus den eingereichten Richtofferten der Transportunternehmungen für die Jahre 2016 – 2019.



Abbildung 8: Matrix Kostenreduktion

Aus der Linienanalyse wurden Ansätze für Einsparpotenziale entwickelt und mit den eingereichten Vorschlägen der Transportunternehmungen zusammengetragen.

Die Ansätze wurden anschliessend auf ihre Effektivität und Machbarkeit hin bewertet. Wo nötig, wurden zusätzliche Berechnungen von den Transportunternehmungen angefordert.

### 5.6.1 Kriterium Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad definiert den Anteil der Erträge an den Betriebskosten (*Kostendeckungsgrad in % = Erlöse \* 100 / Betriebskosten*).

Die minimale Wirtschaftlichkeit ist eine der Abgeltungsvoraussetzungen, damit sich der Bund finanziell an den ungedeckten Kosten einer Linie beteiligt. Die minimale Wirtschaftlichkeit wird mit dem Kostendeckungsgrad gemessen. Der Bund definiert einen Kostendeckungsgrad von 20% als minimale Wirtschaftlichkeit für Bahn- und Buslinien.

Bei der systematischen Angebotsüberprüfung wurde der Kostendeckungsgrad bei <30% angesetzt. Alle Angebote welche den Wert von 30% nicht erreichten wurden auf mögliche Einsparpotenziale untersucht.

### 5.6.2 Kriterium Linien ohne oder mit reduzierter Bundesbeteiligung

Bei Linien ohne Bundesbeteiligung oder mit reduzierter Bundesbeteiligung haben der Kanton, bzw. allfällig weitere direktinteressierte Organe, die ungedeckten Kosten einer Linie bzw. eines Linienabschnitts alleine zu tragen.

Das kantonale Recht kann von der Bundesgesetzgebung abweichen. So kommt es vor, dass der Kanton ein Angebot des öffentlichen Verkehrs mitfinanziert, währenddem der Bund eine Beteiligung ausschliesst. Als Beispiel sei hier die Finanzierung der Buslinie Sisikon – Riemenstalden erwähnt. Der Bund beteiligt sich nicht an diesem Angebot, weil nicht 100 ständige Einwohner in der Gemeinde Riemenstalden leben. Die kantonale Gesetzgebung schreibt jedoch die Mindesterschliessung aller politischen Gemeinden des Kantons Schwyz vor, unabhängig der Bevölkerungszahl.

Sämtliche Linien ohne bzw. mit reduzierter Bundesbeteiligung wurden überprüft, ob sämtliche Voraussetzungen einer kantonalen Beteiligung erfüllt sind. Dabei standen die nachfolgenden Fragen im Zentrum:

- Wird ein Siedlungsgebiet mit mindestens 100 ständigen Einwohnern erschlossen?
- Handelt es sich um öffentlichen Verkehr oder ausschliesslich um Ausflugsverkehr?
- Handelt es sich um Ortsverkehr oder um regionalen Verkehr?
- Handelt es sich um abgeltungsberechtigten Verkehr gemäss Abgeltungsverordnung des Bundes oder nicht?

### 5.6.3 Kriterium Grunderschliessungsfunktion/Grunderschliessungsberechtigung

Die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) definiert die Erschliessungsfunktion. Diese ist erfüllt, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet. Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen in:

- a. zusammenhängenden Bauzonen nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979, einschliesslich Schutzzonen für Gewässer, bedeutender Ortsbilder, geschichtlicher Stätten und Kulturdenkmäler
- b. traditionellen Streusiedlungen
- c. Talschaften im Berggebiet, die von einem gemeinsamen Punkt aus erschlossen werden (VPB Artikel 5)

Die Kantone sind frei, strengere Regelungen als der Bund anzuwenden. So hat der Kanton Schwyz beispielsweise bis zum Jahr 2008 im Grundangebot jeweils Siedlungsgebiete mit mehr als 300 ständigen Einwohnern als erschliessungsberechtigt definiert.

Sämtliche Linien wurden überprüft, ob die Grunderschliessungsfunktion bzw. Grunderschliessungsberechtigung erfüllt ist. Zudem wurde überprüft, welche Auswirkungen es hätte, wenn die erforderliche Mindestzahl an ständigen Einwohner eines Siedlungsgebietes wieder bei 300 Personen angesetzt würde, anstelle von 100 Personen.

### 5.6.4 Kriterium stärkere Nutzerfinanzierung

Mit dem Kauf von Fahrausweisen trägt der öV-Benutzer zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bei. Durch ein Tarifsystem wird im öffentlichen Personenverkehr festgelegt, nach welchen Regeln der Preis für eine Fahrt zwischen Start- und Zielhaltestelle bestimmt wird. Ein Tarifsystem besteht aus einer Tarifstruktur und einem Sortiment darauf aufbauender Fahrkartenarten. In der Schweiz gibt es rund 20 regionale Tarif- und Verkehrsverbünde<sup>25</sup>. Die Tarif- und Preisgestaltung werden innerhalb dieser Verbünde festgelegt. Die Erlöse werden mittels eines Verteilschlüssels auf die am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmungen verteilt.

Aufgrund seiner Zentrumslage mit verkehrsregional unterschiedlicher Ausrichtung verteilen sich auf das Gebiet des Kantons Schwyz drei verschiedene Tarifverbünde. Der Bezirk Höfe ist vollständig in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) integriert. Der Bezirk March wird ab Dezember 2014 in den Ostwindtarif integriert. Der übrige Teil des Kantons Schwyz (exklusive der Gemeinden Illgau und Riemenstalden) ist dem Tarifverbund Schwyz (TVSZ) angegliedert. Im Korridor Tarifverbund Schwyz, Tarifverbund Zug,

---

<sup>25</sup> Siehe Glossar

dem Zürcher Verkehrsverbund, sowie in der March existiert zudem der Tarifverbund Z-Pass<sup>27</sup>. Der Z-Pass ist ebenfalls ein Zonentarif und verbindet die unterschiedlichen Tarifverbunde im Lebens und Wirtschaftsraum Zürich (er bietet Fahrausweise für Reisen zwischen dem ZVV und jeweils einem Nachbarverbund an). Zudem existieren weitere Schnittstellentarife mit dem Tarifverbund Zug und dem Pas-separtout.

Der Kanton kann einzig die Preispolitik des Tarifverbund Schwyz aktiv beeinflussen. Der Tarifverbund Schwyz macht einen jährlichen Umsatz von rund 6.8 Mio. CHF (Jahr 2013). Preiserhöhungen im TVSZ werden vom Regierungsrat des Kantons Schwyz festgelegt. In der Vergangenheit hat der Regierungsrat die folgende Tarifanpassungen im TVSZ bereits beschlossen und damit eine stärkere Nutzerfinanzierung bewirkt.

Dezember 2010:	Tariferhöhung (+4.7% im Durchschnitt)
Dezember 2011:	Sortiments- und Zonenanpassung (Ziel zusätzliche Erlöse generieren)
Dezember 2014:	Tariferhöhung (+3% über alle Fahrausweise)

Bereits mit der Erarbeitung des Grundangebots 2012 – 2015 wurden Berechnungen simuliert, welche Auswirkungen eine massive Preiserhöhung im Tarifverbund Schwyz auf die Abgeltungen hätte. Mit einer Preiserhöhung von 10% – 20% wurde damals ein Nettoeffekt (unter Berücksichtigung der Nachfrageelastizität) von ca. 0.5 Mio. CHF Mehrertrag über die Gesamtabgeltung berechnet. Eine überdurchschnittliche Preiserhöhung im Tarifverbund Schwyz, verglichen mit den umliegenden kantonsinternen Tarifen und den Tarifen der Nachbarkantone, würde die Standortattraktivität des Kantons Schwyz einerseits schwächen, sowie würden andererseits interkantonale Ungerechtigkeiten provoziert.

(Preisvergleich Einzelbillett 1 Erwachsene Person 1 Zone, Preisniveau 2014: Tarifverbund Schwyz 3.40 CHF, Ostwindtarif 3.10 CHF, Tarifverbund Zug 3.00 CHF, Zürcher Verkehrsverbund 2.60 CHF (Lokalnetz)).

Der Zonentarif mit den Flächenzonen des Tarifverbund Schwyz existiert seit dem Jahre 2004. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsangebot verändert. Zudem wird mit dem Entwicklungsfeld „Entwicklung Talkessel Schwyz“ der Strategieschritt zur Verbesserung der kleinräumigen Verkehre im Talkessel Schwyz mit dem neuen Grundangebot umgesetzt. Das Verkehrsangebot im TVSZ wird sich damit weiter verändern. Mit dem Entwicklungsfeld „Tarifverbund Schwyz“ sollen diese Veränderungen berücksichtigt werden. Der Zonenplan, das Sortiment und die Tarife werden deshalb analysiert. Mit einer Anpassung sollen die Ziele Vereinfachung des TVSZ, Optimierung der Erlöse und Anpassung an das neue Verkehrsangebot umgesetzt werden.

Aufgrund der Angebots-Einschränkungen während der Sperre Zugersee Ost ist die Umsetzung der Massnahmen per Dezember 2018 geplant.

---

<sup>27</sup> Siehe Glossar

## 5.7 Sparszenarien

Aus den Untersuchungen, Analysen und Bewertungen entwickelten sich 2 Sparszenarien.

Massnahmen	Sparszenarien zur Reduktion der Abgeltung	
	"Moderat"	"Radikal"
<b>Kostenreduktion</b>		
Finanzierungsgrundsätze		
Erschliessungsberechtigung:		
> 100 ständige Einwohner	x	
> 300 ständige Einwohner		x
Nur Linien mit Hauptfunktion Regionalverkehr	x	x
Grundsätze der Erfolgskontrolle		
Minimaler Kostendeckungsgrad		
> 20%	x	
> 30%		x

x = Massnahmen in diesem Bereich ergreifen

Abbildung 9: Matrix Sparszenarien

### 5.7.1 Szenario Moderat

Das Szenario Moderat sieht einen Rückzug der Kantonsbeteiligung bei fünf Linien/Angeboten mit einem Angebotswert von jährlich 0.5 Mio. CHF vor. Es handelt sich um Linien, welche die bestehenden Kriterien bei der Angebotsüberprüfung nicht erfüllt haben. Die minimale Wirtschaftlichkeit und die Bedeutung der Grunderschliessungsfunktion der Angebote stehen beim Szenario Moderat im Fokus.

Die betroffenen Angebote sowie die Massnahmen und Begründungen zum Szenario Moderat sind nachfolgend aufgeführt.

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

Begründungen:

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.

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

**Begründungen:**

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 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.

Linie	TU	Streckenabschnitt	Angebot	Abgeltung Kanton	Massnahme	Einsparpotenzial
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

**Begründungen:**

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 8 Kurspaaren erschlossen. Der Kanton beteiligt sich seit dem Jahr 2012 an 6 von diesen 8 Kurspaaren zwischen Pfäffikon Bahnhof und 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 6 Kurspaare mit Kantonsbeteiligung weisen einen ungenügenden Kostendeckungsgrad von 19.5% aus.

Linie	TU	Streckenabschnitt	Angebot	Abgeltung Kanton	Massnahme	Einsparpotenzial
602	RB	Arth-Goldau - Rigi Kulm	Mo-Fr: 10 Kurspaare Sa-So: 11 Kurspaare	50 000	Einstellung der Kantonsbeteiligung	50 000

**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 mit einem pauschalen jährlichen Beitrag von 50'000 CHF am Angebot der Rigibahnen von Arth-Goldau nach Rigi Kulm. Es besteht gemäss GöV keine Grundlage für eine Kantonsbeteiligung. Im Zuge einer Bereinigung soll auf diesen Pauschalabgeltungsbeitrag verzichtet werden.

Linie	TU	Streckenabschnitt	Angebot	Abgeltung Kanton	Massnahme	Einsparpotenzial
2572	LMS	Morschach - Stoos	Mo-Fr: 28 Fahrten Sa-So: 28 Fahrten	30 000	Einstellung der Kantonsbeteiligung	30 000

Begründungen:

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

### 5.7.2 Szenario Radikal

Das Szenario Radikal ist rein kostenfokussiert ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Massnahmen. Es stellt sämtliche Linien in Frage, welche die verschärften Kriterien (Schwellenwerte) nicht erfüllen. Der Schwellenwert des Kostendeckungsgrads wurde beim Szenario Radikal bei 30% angesetzt. Die Erschliessungsberechtigung von Siedlungsgebieten wurde bei mindestens 300 ständigen Einwohnern festgehalten.

Bei der Verschärfung der Kriterien wurden insgesamt 16 Linien im Kanton Schwyz identifiziert, welche die Schwellenwerte nicht mehr erreichen. Die Linien, welche bereits im Szenario moderat identifiziert wurden, sind im Sparszenario Radikal ebenfalls enthalten.

Der Angebotswert (Abgeltungen) der im Sparszenario Radikal aufgeführten 16 Linien beträgt insgesamt 12.3 Mio. CHF. Dies ist der Betrag noch vor Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge. Der Angebotswert welcher den Kantonshaushalt belastet beträgt 6.15 Mio. CHF.

Die Nachfolgende Abbildung zeigt die räumliche Verteilung sämtlicher Bahn- und Buslinien im Kanton Schwyz. Die betroffenen Linien des Szenarios Radikal sind orange dargestellt, die Linien, welche bereits im Szenario Moderat enthalten sind, sind in roter Farbe aufgeführt.

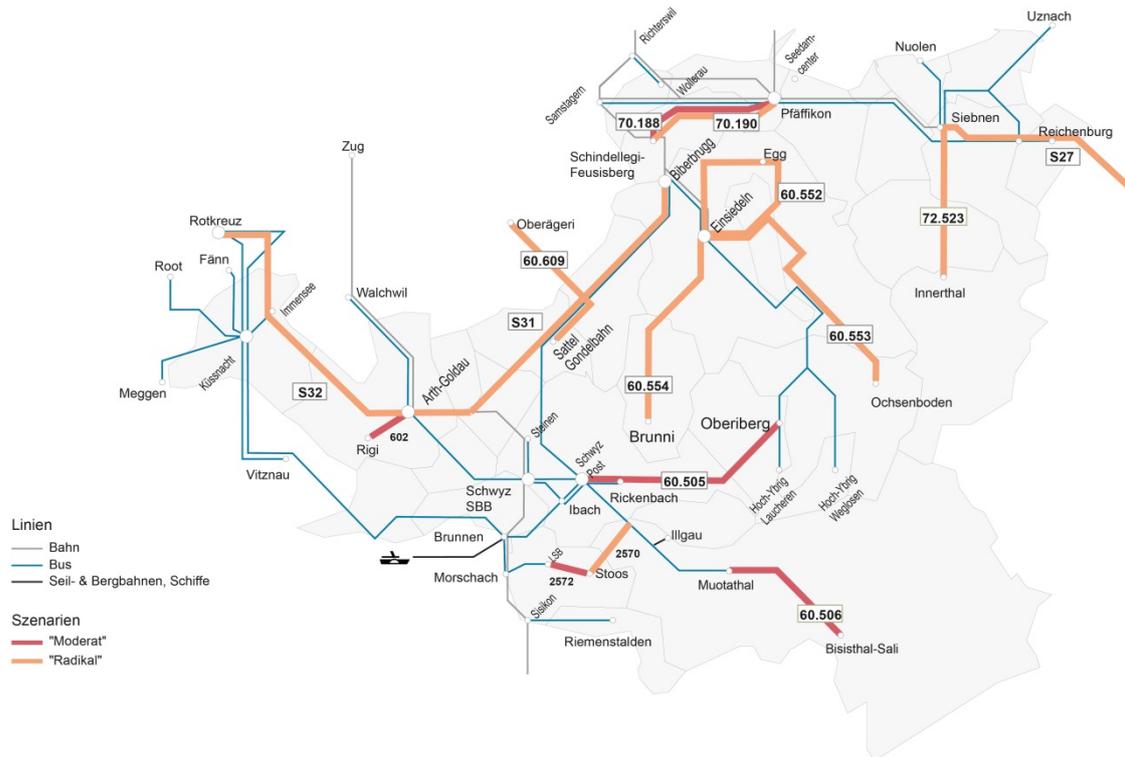


Abbildung 10: Karte Szenario Radikal

Nachfolgend sind die betroffenen Linien des Szenario Radikals in Tabellenform nach Regionen aufgeführt. In der rechten Spalte ist das Kriterium aufgeführt, welches die Linie mit den verschärften Schwellenwerten nicht erfüllt hat.

### Bahn Kanton Schyz

Linie	Streckenabschnitt	Nicht erfülltes Kriterium
S27	Ziegelbrücke - Siebnen Wangen	Kostendeckungsgrad <30%
S31	Biberbrugg - Arth-Goldau	Kostendeckungsgrad <30%
S31	Bahnersatz Sattel - Goldau	Kostendeckungsgrad <30%
S32	Arth-Goldau - Rotkreuz	Kostendeckungsgrad <30%

### Bus Innerschyz/Küssnacht

Linie	Streckenabschnitt	Nicht erfülltes Kriterium
60.505	Schyz - Oberiberg	Grunderschliessungsberechtigung
60.506	Muotathal - Sahli	Grunderschliessungsberechtigung und Kostendeckungsgrad <20%
60.609	Sattel - Oberägeri	Kostendeckungsgrad <30%

Linie	Streckenabschnitt	Nicht erfülltes Kriterium
2572	Morschach - Stoos	Grunderschliessungsberechtigung
2570	Schlattli - Stoos	Weniger als 300 ständige Einwohner
602	Arth-Goldau - Rigi Kulm	Grunderschliessungsberechtigung

#### Bus Einsiedeln/Ybrig

Linie	Streckenabschnitt	Nicht erfülltes Kriterium
60.552	Einsiedeln - Egg - Willerzell - Einsiedeln	Kostendeckungsgrad <30%
60.553	Willerzell - Studen – Ochsenboden	Kostendeckungsgrad <30%
60.554	Einsiedeln - Alpthal - Brunnli	Kostendeckungsgrad <30%

#### Bus March/Höfe

Linie	Streckenabschnitt	Nicht erfülltes Kriterium
70.188	Pfäffikon – Roggenacker - Schindellegi - Chaltenboden	Kostendeckungsgrad <20% und Grunderschliessungsberechtigung
70.190	Pfäffikon - Schindellegi - Feusisberg	Kostendeckungsgrad <30%
72.523	Siebenen-Wangen - Innerthal	Kostendeckungsgrad <30%

## 5.8 Fazit und Folgerungen 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 besteht. Der Kostendeckungsgrad über das gesamte Fahrplanangebot des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz liegt bei 46.2%. Das zeigt, dass die verfügbaren Mittel unter den gegebenen Rahmenbedingungen am richtigen Ort und massvoll eingesetzt werden. In den letzten Jahren wurden im Kanton Schwyz nur punktuelle Angebotsveränderungen umgesetzt, um die Erschliessungsqualität bestimmter Entwicklungsschwerpunkte zu sichern (Entwicklungsschwerpunkte = Siedlungsräume, welche aufgrund ihrer Lage und ihrem Potenzial eine wichtige Rolle in der kantonalen Entwicklungsstrategie einnehmen).

Der massvolle Umgang mit den finanziellen Mitteln zeigt sich auch im Ausschöpfungsgrad des im laufenden Grundangebot eingestellten Budgets.

Rund 70% der Betriebskosten im öffentlichen regionalen Verkehr des Kantons Schwyz fallen bei den Bahnangeboten an. Diese Angebote sind in den meisten Fällen überregional, das heisst, das Angebot wird vom Bund und den beteiligten Kantonen gemeinsam bestellt. Veränderungen am Angebot können nur mit der Zustimmung sämtlicher Besteller erfolgen.

Bei der systematischen Überprüfung der Angebote mit dem Ansatz der Erschliessungsfunktion bzw. der Erschliessungsberechtigung, wurden einige Angebote identifiziert, welche nicht alle Voraussetzungen für eine kantonale Beteiligung erfüllen.

Bei der Erschliessungsfrage standen die nachfolgenden Kriterien im Zentrum:

- Wird mit dem Angebot ein Siedlungsgebiet mit mindestens 100 ständigen Einwohnern erschlossen?
- Dient die Linie dem regionalen Personenverkehr oder ausschliesslich dem Ausflugsverkehr?
- Dient die Linie dem abgeltungsberechtigten regionalen Verkehr oder der Ortserschliessung?
- Handelt es sich bei der Linie um abgeltungsberechtigten Verkehr gemäss Abgeltungsverordnung des Bundes oder nicht?

Insgesamt fünf Linien erfüllen nicht sämtliche Kriterien der Grunderschliessungsberechtigung (Vergleiche Szenario Moderat). Es betrifft dies vor allem Angebote mit touristischer Bedeutung. Im Zuge einer Bereinigung und einheitlichen Handhabung der gesetzlichen Vorgaben, soll der Kanton seine Beteiligungen bei diesen fünf Angeboten einstellen.

Bei zwei kantonsübergreifenden Angeboten wurden Potenziale zu Finanzeinsparungen identifiziert. Die Massnahmen lassen sich jedoch nicht durch den Kanton Schwyz alleine umsetzen. Dazu braucht es Verhandlungen und das Einverständnis der beteiligten Mitbesteller (Bund sowie Nachbarkantone). Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung waren die Verhandlungen dazu noch nicht abgeschlossen. Für die zwei betroffenen Angebote wurde deshalb das Entwicklungsfeld „Linienoptimierung“ definiert, mit dem Ziel, die Einsparungen im neuen Grundangebot 2016 – 2019 zu realisieren.

Der Ansatz Kostendeckungsgrad bei der Angebotsüberprüfung zeigt, dass öV-Angebote im ländlichen Raum tendenziell einen eher tieferen Kostendeckungsgrad aufweisen im Vergleich zu Angeboten urbaner Siedlungsgebiete. Die Ursache dafür liegt an nachteiligen Rahmenbedingungen wie Zersiedelungsmerkmale, lange Korridorfahrten bis zum nächsten Siedlungsschwerpunkt oder eine tiefe Bevölkerungsdichte des erschlossenen Gebietes. Die teilweise langen Zugangswege zu den Haltestellen schränken die Attraktivität des Angebotes ein. Der Motorisierungsgrad (Modal Split) ist entsprechend hoch.

Ländliche Linien sind an einem Linienende meist mit einem Siedlungsschwerpunkt verbunden und tragen innerhalb dieses Siedlungsschwerpunktes zu dessen besseren öV Erschliessung bei.

Das Einsparpotenzial beim Ansatz minimaler Kostendeckungsgrad 20% ist für den Kanton sehr gering. Einerseits wurden unwirtschaftliche Angebote in der Vergangenheit bereits abgebaut, andererseits sind vorab Angebote in sehr ländlichen Regionen mit einer tiefen öV-Erschliessungsgüte betroffen (= tiefe Abgeltungssummen).

Bei der aktuellen Angebotsüberprüfung mit den Werten der eingereichten Richtofferten wurden zwei Linien mit einem Kostendeckungsgrad von <20% identifiziert. Es wird empfohlen die kantonale Beteiligung bei diesen 2 Angeboten einzustellen (vgl. Szenario Moderat).

Um weitere Einsparpotenziale zu prüfen wurde der Schwellenwert des Kostendeckungsgrads von 20% auf 30% angehoben. Mit der Anhebung des Schwellenwerts werden insgesamt 12 Linien, verteilt über den ganzen Kanton identifiziert. Sie alle erreichen einen Kostendeckungsgrad von weniger als 30%.

Bei den betroffenen Angeboten wurden Einsparpotenziale mittels einer Angebotsreduktion geprüft.

Die betroffenen Linien weisen folgende Merkmale aus:

- Die Linien erschliessen vorab ländlichen Raum
- Die Linien sind an mindestens einem Linienende mit einem Siedlungsschwerpunkt mit urbanem Charakter verbunden.
- Die Linien tragen innerhalb dieses urbanen Siedlungsschwerpunktes auch zu dessen ÖV Erschliessung bei.

Das Fahrplanangebot der Linien mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 30% ist bereits heute auf die Optimierung der Kosten ausgerichtet. So weisen diese Linien ein schlankes Taktsystem, angepasst an die Erschliessungsfunktion des entsprechenden Siedlungsraums auf (Anzahl Kurspaare täglich). Die Fahrplenumläufe werden bereits heute mit möglichst wenigen Fahrzeugen produziert (Reduktion der Fixkosten). Die Betriebszeiten sind teilweise eingeschränkt (Beispielsweise Abendangebot nur bis 20 Uhr oder Betriebsruhe am Samstag und Sonntag).

Das bereits schlanke/reduzierte Angebot der betroffenen Linien bietet keinen Spielraum für effektive/wirksame Einsparungen. Um effektive Einsparungen zu erzielen müssten die Linien eingestellt werden (Vergleiche Szenario Radikal).

Bei allen Linien welche einen Kostendeckungsgrad von mehr als 30% aufweisen, wurde der Ansatz Angebotsabbau diskutiert. Um effektive Einsparungen zu erzielen, müsste das Angebot vorab in den Hauptverkehrszeiten abgebaut werden, wo die meisten Fahrzeuge unterwegs sind. Zu den Hauptverkehrszeiten ist die Auslastung am grössten, die Transportgefässe überfüllt. Ein Abbau, zu Zeiten in welchen die meisten Erträge generiert werden, ist unwirtschaftlich und würde die Angebotsqualität der betroffenen Linien massiv gefährden.

Angebotsreduktionen, auch zu den Nebenverkehrszeiten, bedeuten, dass sich die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr verschlechtert. Dadurch besteht auch die Gefahr einer Verlagerung zum motorisierten Individualverkehr. Gegenüber den Nachbarkantonen, die den ÖV in den letzten Jahren zum Teil massiv ausgebaut haben, würde der Kanton Schwyz hinsichtlich Standortattraktivität weiter an Terrain verlieren.

Die im Sparszenario Radikal insgesamt 16 identifizierten Linien haben einen jährlichen Abgeltungswert von 12.3 Mio. CHF (Basis Richtofferten 2016). Das ist der Betrag vor Abzug der Bezirks- und Gemeindebeteiligung. Da 50% der Ausgaben für das Angebot am öffentlichen Verkehr auf die Bezirke und Gemeinden übertragen wird, entspricht die „Netto-Abgeltungssumme“ für den Kanton im Sparszenario Radikal die Hälfte, und somit 6.15 Mio. CHF.

Im Sparszenario Radikal sind nicht alle gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. So schreibt das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, SRSZ 781.100) im Kanton Schwyz eine Erschliessung und Bedienung aller Gemeinden vor. Die Einstellung der Linien wie im Szenario Radikal vorgesehen, ist demzufolge ohne eine Gesetzesänderung nicht realisierbar.

Eine Umsetzung könnte unter Umständen zudem nicht sofort erfolgen, da das Rollmaterial heute schon vorhanden ist und zuerst abgeschrieben werden müsste. Ansonsten würden die hohe Fixkosten weiterhin anfallen, auch wenn kein Angebot mehr auf den entsprechenden Linien produziert würde.

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben müsste auf den betroffenen Linien ein Mindestangebot aufrechterhalten werden. Das bedeutet, dass das Rollmaterial weiterhin benötigt wird. Der öffent-

liche Verkehr hat, vor allem im Bahnbereich, einen hohen Fixkostenanteil. Dieser würde bei den betroffenen Linien weiter bestehen bleiben und das Einsparpotenzial des Szenario Radikals nochmals massiv reduzieren.

Ein Angebotsabbau im ländlichen Raum (Zubringerlinien) schwächt auch die Frequenzen und damit die Erlöse bei den nachfolgenden Linien des übergeordneten Netzes. Weniger Erlöse bedeuten mehr Abgeltungen und damit höhere Kosten für den Kanton.

Die Erreichbarkeit ist einer der zentralen Standortfaktoren, die für die Attraktivität einer Gemeinde oder Region als Unternehmensstandort, als Arbeitsort oder als Wohnort wesentlich ist. Während die Lage eines Standorts gegeben ist, bietet der öffentliche Verkehr Gestaltungspotenzial. Ein massiver Abbau im öffentlichen Verkehr führt zu einer Verlagerung und damit Zunahme des motorisierten Verkehrs. Dies widerspricht sämtlichen kantonalen Stossrichtungen in den Bereichen Raumentwicklung, Wirtschaft und Wohnen und erhöht zusätzlich den Druck auf die bereits heute überlasteten Strassenverkehrsknoten.

Ländliche Gebiete würden aufgrund ihrer nachteiligen Rahmenbedingungen ihren öV-Anschluss verlieren und werden damit geschwächt. Der Kanton Schwyz würde mit der Umsetzung des Szenarios Radikal an Standortattraktivität einbüßen.

## 5.9 Empfehlung

*Das **Szenario Moderat** wird zur Umsetzung empfohlen. Die Massnahmen tragen dazu bei, die knappen finanziellen Mittel des Kantons unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben an den richtigen Stellen einzusetzen. Der Angebotsabbau findet da statt, wo die Grunderschliessungsberechtigung und/oder die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien heute nicht erfüllt sind.*

*Vom **Szenario Radikal** wird abgeraten weil damit das System des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz empfindlich geschwächt würde. Der erwartete Nutzen (Einsparpotenziale) für den Kanton stünde in keinem Verhältnis zu den daraus entstehenden Nachteilen (Verschlechterung der Erreichbarkeit von Gemeinden und Regionen als Unternehmensstandort, als Arbeitsort oder als Wohnort). Das Szenario Radikal träfe vorab Randregionen des Kantons Schwyz. Der Standort Kanton Schwyz würde massiv an Attraktivität einbüßen.*

## 6 Entwicklungsfelder 2016 – 2019

Im Rahmen der Erarbeitung des Grundangebotes 2012 – 2015 hat der Regierungsrat sogenannte Entwicklungsfelder definiert. Auch im Grundangebot 2016 – 2019 sind solche Entwicklungsfelder vorgesehen.

Als Entwicklungsfelder werden zukünftige Konzeptänderungen oder neue Konzepte bezeichnet, welche im Verlaufe des neuen Grundangebotes umgesetzt werden sollen. Sie zeigen auf, wo Handlungsbedarf besteht die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs zu optimieren oder an Änderungen im Umfeld anzupassen. Auf Grund ihrer Projektreife werden diese Entwicklungsfelder nicht sofort mit Inkrafttreten des neuen Grundangebots umgesetzt

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

### 6.1 Optimierung Angebot Ausserschwyz – Innerschwyz

Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel die Verbindungen Ausserschwyz – Innerschwyz zu verbessern, die regionale Feinerschliessung Entlang der SOB Südrampe (Biberbrugg – Arth-Goldau) effizienter zu gestalten und den Anschluss der Ausserschwyz inkl. Einsiedeln/Ybrig und der Ostschweiz an die NEAT<sup>28</sup> sicherzustellen (Anschlüsse an die EC-Züge nach Lugano/Milano).

Die Anpassungen haben weitergehende Änderungen des Grundangebots zur Folge. Das Detailkonzept und der Finanzrahmen sind zum Zeitpunkt der Berichtserstellung Gegenstand eines laufenden Projekts.

**Für die neue Situation ist im Jahr 2018 mit jährlichen Betriebskosten von maximal 2 Mio. CHF, ab dem Jahr 2019 mit maximal 2.5 Mio. CHF, 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.

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

**Die Korrekturmassnahmen während der Zugerseesperre sollen für den Kanton Schwyz kostenneutral umgesetzt werden. Die Anpassungen zum Entwicklungsfeld „Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost“ bewegen sich innerhalb des Finanzrahmens des neuen Grundangebotes 2016 – 2019.**

### 6.3 Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn + Bus

Die zur Strategie öffentlicher Verkehr 2030 erstellten Markt- und Situationsanalyse hat aufgezeigt, dass im Talkessel von Schwyz bedeutende Verkehrsströme bestehen, welche ein überdurchschnittliches öV-Potenzial aufweisen. Diese kleinräumigen Transportketten sollen gestärkt und die Potenziale genutzt werden.

Mit dem heutigen Planungsstand wird die S2 (Erstfeld – Zug – Baar Lindenpark) im Zeithorizont nach der Zugersee-Sperre (Sommer 2018) nicht mehr in der heutigen Fahrplage verkehren können. Die neue

---

<sup>28</sup> Neue Alpentransversale

Fahrpläne bewirkt, dass zwischen Arth-Goldau und Brunnen zwischen den IR-Zügen und der S2 ein 23/37 Minuten-Takt entsteht. Dies verunmöglicht ein halbstündliches Anschluss-Bussystem. Es droht, dass zahlreiche Bahn-Bus Verbindungen nicht, oder nur mit entsprechenden Angebotsmassnahmen sichergestellt werden können. Im Sinne einer langfristigen Qualitätssicherung setzt sich der Kanton Schwyz aktuell dafür ein, im Talkessel von Schwyz die Bahnfahrpläne optimal zu gestalten, sodass ein systematisches und effizientes Anbinden an das Busnetz ermöglicht wird.

Das Entwicklungsfeld Talkessel Schwyz Bahn und Bus hat zum Ziel, die kleinregionalen 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 und zukunftsgerichtet in das Umsetzungskonzept einfließen.

**Für die Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn und Bus ist ab 2018 mit jährlichen zusätzlichen Betriebskosten von maximal 3.1 Mio. CHF zu rechnen.**

## 6.4 Anpassung Tarifverbund Schwyz

Der Zonentarif mit den Flächenzonen des Tarifverbund Schwyz existiert seit dem Jahre 2004. In der Zwischenzeit hat sich das Verkehrsangebot verändert. Zudem wird mit dem Entwicklungsfeld „Entwicklung Talkessel Schwyz“ der Strategieschritt zur Verbesserung der kleinräumigen Verkehre im Talkessel Schwyz mit dem neuen Grundangebot umgesetzt. Das Verkehrsangebot im TVSZ wird sich damit weiter verändern.

Das Ziel des Entwicklungsfeldes ist eine Vereinfachung des Tarifverbund Schwyz, die Optimierung der Erlöse sowie die Anpassung an das neue Verkehrsangebot.

**Die neue Situation soll zu einer Optimierung führen, welches keine zusätzlichen Abgeltungen zur Folge hat.**

## 6.5 Linienoptimierungen

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

Mit dem Entwicklungsfeld „Linienoptimierungen“ sollen die zwei Linien mit den betroffenen Mitbestellern diskutiert und die Einsparpotenziale realisiert werden.

Linie	Streckenabschnitt	Nicht erfülltes Kriterium
3600	Schiffsbetriebe Vierwaldstättersee (Treib – Brunnen/Gersau)	Grunderschliessungsfunktion
60.529	Küssnacht – Root D4	Grunderschliessungsfunktion

**Die neue Situation soll zu einer Optimierung führen, welche keine zusätzlichen Abgeltungen zur Folge hat.**

## 7 Finanzrahmen neues Grundangebot 2016 – 2019

Der Finanzplan zum neuen Grundangebot 2016 – 2019 basiert auf den von den Transportunternehmungen eingereichten Richtofferten, sowie den Entlastungen der im Sparszenario Moderat ausgewiesenen Massnahmen.

Mit der Umsetzung von FABI (vgl. Kapitel 4.1) entfallen Abgeltungen im Grundangebot ab 2016. Dies führt zu einer Entlastung des Gesamtabgeltungsbetrags des regionalen öffentlichen Verkehrs.

Für das Fahrplanjahr 2015 erhöht der Bund die Kantonsquote im Kanton Schwyz einmalig um 2.5 Mio. CHF auf insgesamt rund 49 Mio. CHF. 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. CHF aus dem Jahre 2015 budgetiert.

Ab 2018 führen das Entwicklungsfeld 5.1 „Optimierung Angebot Ausserschwyz - Innerschwyz“ und das Entwicklungsfeld 5.3 „Entwicklung Talkessel Schwyz Bahn + Bus“ zu höheren Abgeltungen im regionalen Personenverkehr im Kanton Schwyz.

Millionen Franken									
	Anteil SZ	2016		2017		2018		2019	
		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%		0.0		0.0		4.0		5.0
6 Total kantonale Abgeltung			30.5		32.0		36.0		37.2
<b>7 Total Abgeltung nach Abzug Beiträge Gemeinden/Bezirke"</b>			<b>15.2</b>		<b>16.0</b>		<b>18.0</b>		<b>18.6</b>

Abbildung 11: Abgeltungsbedarf 2016 - 2019 Kanton Schwyz

### Legende

- 1 Planrechnungen der Transportunternehmungen nach Angebotsüberprüfung und den daraus resultierenden Anpassungen moderat.
- 2 Kantonsquote BAV gemäss aktuellem Wissenstand Juni 2014.
- 3 Differenz aus 2-1, Betrag ist vom Kanton Schwyz zu bezahlen
- 4 Angebote die durch den Kanton Schwyz bestellt werden, an welchen sich der Bund nicht oder nur teilweise beteiligt.
- 5 Umsetzung Entwicklungsfelder gemäss Kapitel 5.
- 6 Total der 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.

Die Entwicklung der Betriebsbeiträge gemäss Finanzplanung 2016 bis 2019 ist in der nachfolgenden Grafik ersichtlich.

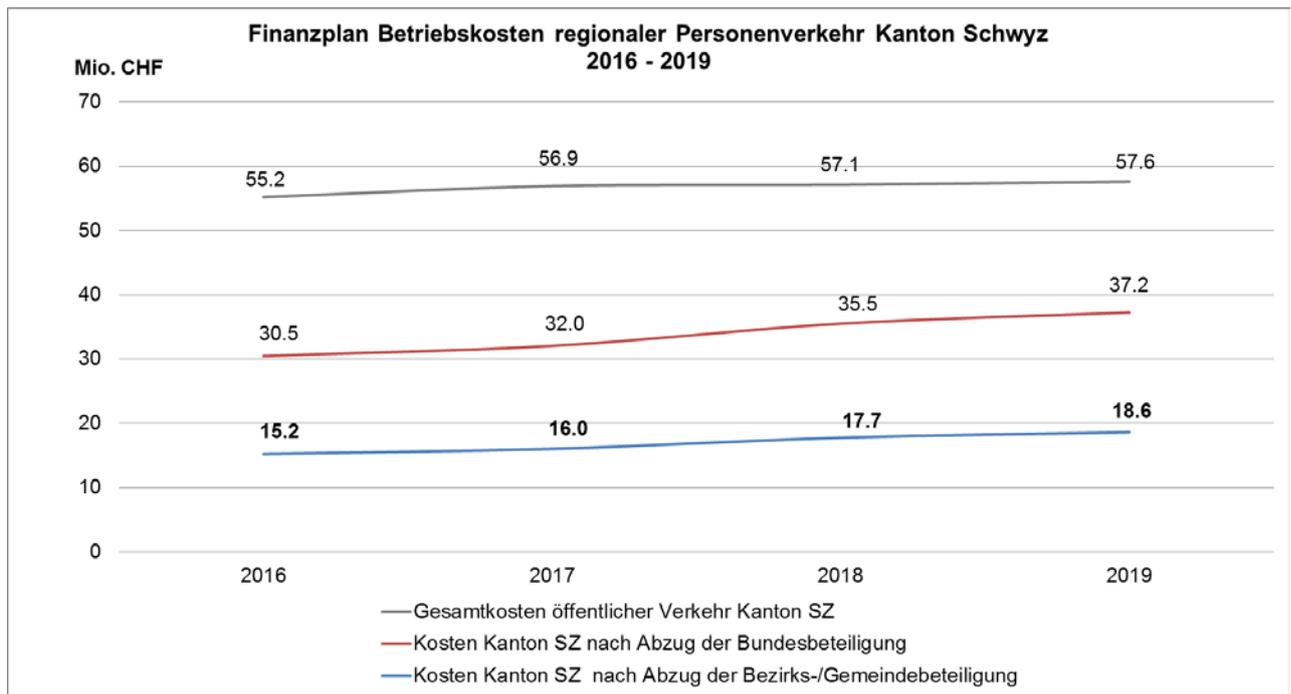


Abbildung 12: Finanzplan Betriebsbeiträge regionaler Personenverkehr 2016 - 2019

## 8 Grundangebot 2016 – 2019

Das Grundangebot kann als Ausführungsbestimmung zum kantonalen Gesetz des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz verstanden werden. Es definiert das Angebot an öffentlichem Verkehr und beinhaltet die Regionalverkehrslinien, sowie die Taktdichte der Linien.

Das neue Grundangebot 2016 – 2019 baut auf dem laufenden Grundangebot 2012 – 2015 auf. Es berücksichtigt die unter Kapitel 5.7.1 aufgezeigten Sparmassnahmen des Szenario Moderat, sowie die im Kapitel 6 aufgeführten Entwicklungsfelder.

In den nachfolgenden Tabellen wird das Zielangebot für die einzelnen Verkehrsregionen beschrieben. Die Spalte Bemerkungen enthält Zusatzinformationen, sowie Massnahmen, welche im Zusammenhang mit den Entwicklungsfeldern geprüft werden.

### 8.1 Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht

<b>Zielangebot Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht</b>					
<b>Fahrplanfeld</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Verkehrsträger</b>	<b>Funktion</b>	<b>Angebot, Taktsystem</b>	<b>Bemerkungen</b>
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 anstatt Baar Lindenpark; ab Mitte 2018 (Ende Zugerseesperre) im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.3 Entwicklung Talkessel Bahn + Bus wird ein Bruch der S2 in Arth-Goldau geprüft um die Anschlüsse aus dem Talkessel nach Zürich garantieren zu können.
670 (VAE)	Luzern - Arth Goldau - Pfäffikon - St. Gallen	Eisenbahn	Haupterschliessung	Stundentakt	Ab Mitte 2018: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.1 Optimierung Angebot Ausser-schwyz - Innerschwyz wird die Führung eines zum VAE halbstündlich versetzten Zuges auf dem Abschnitt (St. Gallen -) Rapperswil - Arth-Goldau anstelle der S31 und regionale Erschliessung durch Bus geprüft.
670 (S31)	Arth-Goldau - Bi-berbrugg	Eisenbahn	Regionale Erschliessungsfunktion	Stundentakt	Ab Mitte 2018: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.1 Optimierung Angebot Ausser-schwyz - Innerschwyz wird

<b>Zielangebot Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht</b>					
<b>Fahrplanfeld</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Verkehrsträger</b>	<b>Funktion</b>	<b>Angebot, Taktsystem</b>	<b>Bemerkungen</b>
					die Führung eines zum VAE halbstündlich versetzten Zuges auf dem Abschnitt (St. Gallen -) Rapperswil - Arth-Goldau anstelle der S31 und regionale Erschliessung durch Bus geprüft.
(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: Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.1 Optimierung Angebot Ausserschwyz - Innerschwyz wird geprüft, die Erschliessungsfunktion der S31 mit einem Bahnersatzbus zu gewährleisten.
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 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 Zugsanschlüsse. Schwyz Post - Muotathal: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt.	Ab 2017 (Beginn Zugerseesperre) im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.2 Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost werden zusätzliche Kursverlängerung bis Arth-Goldau 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	Zwischen Vitznau und Küssnacht zusätzliche Verdichtungskurse als Linie 60.528 nach Rotkreuz

<b>Zielangebot Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht</b>					
<b>Fahrplanfeld</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Verkehrsträger</b>	<b>Funktion</b>	<b>Angebot, Taktsystem</b>	<b>Bemerkungen</b>
				mit Verdichtungen in HVZ zum Viertelstundentakt. Gersau - Weggis - Küssnacht: Halbstundentakt	
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 Zugerseesperre) 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
60.520	Schwyz Post - Steinen (- Arth-Goldau)	Bus	Regionale Erschließungsfunktion	Stundentakt; Verdichtungen zum Halbstundentakt von Mo-Fr	Ab 2017 (Beginn Zugerseesperre) im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.2 Umleitungs- und Ersatzangebot Sperre Zugersee Ost wird eine Linienverlängerung bis Arth-Goldau geprüft.
60.528	Vitznau - Rotkreuz	Bus	Regionale Erschließungsfunktion & Zubringer zu übergeordneten Bahnlinien	Mo-Fr 5 - 7 Kurspaare; Reduktion zwischen Vitznau und Küssnacht	
60.529	Meggen - Küssnacht - Udligenswil Post (- Root D4)	Bus	Regionale Erschließungsfunktion mit Anteil Ortsverkehr	Stundentakt	Abschnitt Meggen - Küssnacht: Angebotsumfang und Finanzierung durch Bezirk Küssnacht und Interessierte. Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.5 Linienoptimierungen wird eine Einstellung der Linie auf dem Abschnitt Udligenswil - Root D4 geprüft.
60.609	Oberägeri - Sattel	Bus	Zubringer zu überregionalen Bahnlinien	Stundentakt; zwischen Oberägeri und Hotel Morgarten von Mo - Fr Halb-	

<b>Zielangebot Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht</b>					
<b>Fahrplanfeld</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Verkehrsträger</b>	<b>Funktion</b>	<b>Angebot, Taktsystem</b>	<b>Bemerkungen</b>
				stundentakt	
60.621	Arth-Goldau Bhf. - Arth - Walchwil	Bus	Zubringer zu überregionalen Bahnlinien und regionale Erschliessungsfunktion	Arth-Goldau - Arth: Halbstundentakt mit zusätzlichen Verdichtungen während HVZ. Arth-Walchwil: Stundentakt mit bedarfsge rechter 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 Bahnersatzes S2 geprüft.
60.622	Immensee - Küssnacht	Bus	Zubringer zu überregionalen Bahnlinien, regionale Erschliessungsfunktion mit Anteil Ortsverkehr	Halbstundentakt; bedarfsgerechte Reduktion in Randzeiten und an Sonntagen	Finanzierung Ortsverkehrsanteil durch Bezirk Küssnacht
60.653	Rotkreuz - Küssnacht am Rigi Rotenhofstrasse	Bus	Zubringer zu überregionalen Bahnlinien und regionale Erschliessungsfunktion	Halbstundentakt; einzelne Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten auf Abschnitt Rotkreuz - Buonas - Fänn, Reduktion während verkehrsschwächeren 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 - Riemensalden	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion	2 Kurspaare täglich auf Bedarf	
3600	Luzern - Gersau - Brunnen	Schiff	Haupterschliessung	6 - 8 ganzjährig verkehrende Kurspaare zur Sicherstellung der Regionalverbindungen Brunnen - Treib und Gersau - Treib. (im Sommer bis 14 KP)	Im Rahmen des Entwicklungsfelds 6.5 Linienoptimierungen wird eine Einstellung der Kantonsbeteiligung geprüft.
2574	Illgau - Ried	Luftseilbahn	Regionale Erschliessungsfunktion	Durchgehender automatischer Betrieb; tagsüber Bedienung der Anlage	
2570	Schwyz Schlattli - Stoos	Standseilbahn	Tourismus mit Anteil regionaler Erschliessungsfunktion	Halbstundentakt mit Reduktion in Randzeiten	

## 8.2 Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

<b>Zielangebot Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal</b>					
<b>Fahrplanfeld</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Verkehrsträger</b>	<b>Funktion</b>	<b>Angebot, Taktsystem</b>	<b>Bemerkungen</b>
672 (S13)	Wädenswil - Einsiedeln	Eisenbahn	Haupterschliessung	Halbstundentakt mit Verdichtungen in HVZ	Verdichtungen HVZ zur Kapazitätsbewältigung wegen Wegfall der Direktzüge Einsiedeln - Zürich
60.551	Einsiedeln - Bennau - Biberbrugg	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu	Mo - Fr: 7 - 8 Kurspaare Sa: reduziertes Angebot	

### Zielangebot Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Funktion	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
			Bahnlinien	So: Betrieb eingestellt"	
60.552	Einsiedeln - Egg - Willerzell - Einsiedeln	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Mo - Fr: 10 Kurspaare Sa / So: 7 Kurspaare"	
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	

### 8.3 Verkehrsregion March/Höfe

#### Zielangebot Verkehrsregion March/Höfe

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Funktion	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
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 "Glarner Sprinter"
720 (S27)	Ziegelbrücke - Siebnen-Wangen (Shuttle)		Regionale Erschliessungsfunktion	Halbstundentakt, Reduktion in Randzeiten	
800 (S5)	Zürich HB - Uster - Rapperswil - Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Haupterschliessung	Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung mit dem ZVV
70.175	Richterswil - Wolle- rau Roos	Bus	Regionale Erschliessungsfunktion & Zubringer zu Bahnlinien	Mo - Fr: Halbstundentakt Sa / So: Stundentakt	

## Zielangebot Verkehrsregion March/Höfe

Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Verkehrsträger	Funktion	Angebot, Taktsystem	Bemerkungen
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 Anschlussbrüche 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	

## 9 Glossar

Abgeltung	Mittel von Bund und Kanton zur Finanzierung des bestellten, öffentlichen regionalen Verkehrs.
Ausserschwyz	Im Bericht verwendet für die Bezirke Höfe, March und Einsiedeln.
Eisenbahnknoten	Bahnhof an dem mehrere Bahn- und Buslinien so aufeinander abgestimmt eintreffen, dass Umsteigebeziehungen entstehen.
FABI	Neues Bundesgesetz für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur. Es beinhaltet den Bahninfrastruktur Fonds BIF und das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP.
Fernverkehr	Nationaler und internationaler Verkehr zwischen den Grosszentren (z.B. EC-, IC-, IR- Züge).
Grundangebot	Vom Kantonsrat beschlossenes Mengengerüst inkl. Finanzrahmen für die Entwicklung des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz für jeweils vier Jahre
Innerschwyz	Im Bericht verwendet für den inneren Kantonsteil, bestehend aus dem Bezirk Schwyz (exklusive Gemeinden Oberiberg, Unteriberg und Alpthal) sowie die Bezirke Küssnacht und Gersau.
Kostendeckungsgrad	Prozentuales Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Vollkosten des öffentlichen Verkehrs. Bei einem 50%-igen Kostendeckungsgrad (KDG) sind die Kosten zur Hälfte durch die Einnahmen gedeckt.
Kurspaar	Ein Kurspaar beinhaltet immer eine Hin- und eine Rückfahrt (Rundlauf).
Modalsplit	Verteilung des Transportaufkommens (Reisedistanz) auf den ÖV und den motorisierten Individualverkehr (MIV).
Personenkilometer	Von allen Passagieren gesamthaft gefahrenen Kilometer (Kombiniertes Mass aus Nachfrage und produktiven Kilometern).
Takt	Zeitintervall zwischen zwei Zügen resp. zwei Bussen. Bsp. Stundentakt: Stündlich zur selben Zeit fährt ein Zug oder Bus.
Tarifverbund	Ermöglicht mit nur einem einzigen Ticket in der gekauften Anzahl Zonen, und während einer bestimmten Zeit, sämtliche Verkehrsmittel benützen.
Z-Pass	Verbund der Verbünde. Mit einem einzigen Ticket die Verkehrsmittel im gesamten Wirtschaftsraum Zürich benützen.

## 10 Impressum

Amt für öffentlichen Verkehr  
Postfach 1250  
6431 Schwyz

Telefon: 041 819 25 13  
E-Mail: [oev@sz.ch](mailto:oev@sz.ch)  
Internet: [www.sz.ch/oev](http://www.sz.ch/oev)

### **Mitwirkende**

#### *Kanton Schwyz*

Markus Meyer, Amt für öffentlichen Verkehr  
Roland Iten, Amt für öffentlichen Verkehr  
Karin von Reding, Amt für öffentlichen Verkehr  
Peter Blaser, Amt für öffentlichen Verkehr

#### Externe Fachbegleitung

Matthias Lebküchner, INFRAS  
Nicola Kugelmeier, INFRAS

Schwyz, Juli 2014