

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2024–2027

Begleitender Bericht zur Vernehmlassung
Schwyz, 07.02.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung öV-Grundangebot 2024-2027	4
2	Einleitung	9
<u>2.1</u>	<u>Auswirkungen der Corona-Pandemie</u>	<u>9</u>
<u>2.2</u>	<u>Gesetzliche Bestimmungen</u>	<u>10</u>
<u>2.3</u>	<u>Planerische Einbettung</u>	<u>10</u>
<u>2.4</u>	<u>Abgrenzungen</u>	<u>10</u>
<u>2.5</u>	<u>Ablauf und Termine</u>	<u>11</u>
<u>2.6</u>	<u>Grundlagen</u>	<u>12</u>
<u>2.7</u>	<u>Dokumente und Beschlüsse</u>	<u>12</u>
3	Rückblick & Erfolgskontrolle	13
<u>3.1</u>	<u>Kennzahlen 2017-2020</u>	<u>13</u>
<u>3.1.1</u>	<u>Entwicklung Angebot (Kurskilometer)</u>	<u>14</u>
<u>3.1.2</u>	<u>Entwicklung Nachfrage (Personenkilometer)</u>	<u>15</u>
<u>3.1.3</u>	<u>Entwicklung Betriebskosten (Vollkosten)</u>	<u>16</u>
<u>3.1.4</u>	<u>Entwicklung Abgeltungen</u>	<u>17</u>
<u>3.1.5</u>	<u>Entwicklung Kostendeckungsgrad</u>	<u>18</u>
<u>3.1.6</u>	<u>Abgeltung pro Kopf (Einwohner)</u>	<u>19</u>
<u>3.1.7</u>	<u>Fazit Kennzahlen 2017-2020</u>	<u>20</u>
<u>3.2</u>	<u>Stand der Umsetzung der öV-Massnahmen 2020-2023</u>	<u>21</u>
<u>3.3</u>	<u>Rückmeldungen der Bezirke und Gemeinden</u>	<u>24</u>
<u>3.4</u>	<u>Richtplancontrolling 2021</u>	<u>27</u>
<u>3.5</u>	<u>Qualitätsmessung</u>	<u>29</u>
4	Weiterentwicklung Angebot	30
<u>4.1</u>	<u>Region March/Höfe</u>	<u>30</u>
<u>4.2</u>	<u>Region Mitte</u>	<u>30</u>
<u>4.3</u>	<u>Region Innerschwyz/Küssnacht</u>	<u>30</u>
5	Entwicklungsfelder	32
<u>5.1</u>	<u>Entwicklungsfeld Angebot</u>	<u>32</u>
<u>5.2</u>	<u>Entwicklungsfeld Innovationen</u>	<u>32</u>
<u>5.3</u>	<u>Entwicklungsfeld Nachtangebot</u>	<u>33</u>
<u>5.4</u>	<u>Entwicklungsfeld Raumplanung</u>	<u>34</u>
<u>5.5</u>	<u>Entwicklungsfeld Umwelt</u>	<u>35</u>
<u>5.6</u>	<u>Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr</u>	<u>37</u>
<u>5.7</u>	<u>Übersicht über alle Entwicklungsfelder</u>	<u>39</u>
6	Finanzierung	40
<u>6.1</u>	<u>Finanzierung des öffentlichen Verkehrs</u>	<u>40</u>
<u>6.2</u>	<u>Finanzierung des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz</u>	<u>40</u>
<u>6.3</u>	<u>Grundlagen zum Finanzrahmen 2024-2027</u>	<u>41</u>
<u>6.4</u>	<u>Finanzrahmen öV-Grundangebot 2024-2027</u>	<u>42</u>
<u>6.5</u>	<u>Finanzielle Entwicklung 2016-2027</u>	<u>43</u>
7	Anhang 1: Kennzahlen der RPV-Linien im Kanton Schwyz	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: AöV: Planerische Einbettung öV-Grundangebot	10
Abbildung 2: Systembestandteile Gesamtverkehrsstrategie	10
Abbildung 3: AöV Abgrenzungen öV-Grundangebot	11
Abbildung 4: Übersicht Soll-Ist Abgleich öV-Massnahmen 2020-2023	22
Abbildung 5: Übersicht Richtplanziele und Messindikatoren öV	27
Abbildung 6: Controlling-Bericht, Übersicht Ergebnisse ARE	28
Abbildung 7: Bild, Quelle Mobimag.ch, 25. Juni 2020	29
Abbildung 8: Bild, Quelle Bote der Urschweiz, 25. Juni 2018	29
Abbildung 9: Finanzierung öV Kanton Schwyz	41
Abbildung 10: Diagramm Entwicklung Finanzrahmen & Abgeltungen 2016-2027	43

Herausgeber

Baudepartement Kanton Schwyz
Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)
Olympstrasse 10, 6440 Brunnen
Tel. 041 819 25 13
oev@sz.ch, www.sz.ch/oev

1 Zusammenfassung öV-Grundangebot 2024-2027

Der vorliegende Bericht zum Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2024-2027 (nachfolgend öV-Grundangebot) knüpft an das öV-Grundangebot 2020-2023 an. Er bildet zusammen mit dem Entwurf «Bericht und Vorlage an den Kantonsrat» sowie dem «Massnahmenkatalog» die Grundlage für die öffentliche Anhörung (Vernehmlassung). Der Bericht liefert Hintergrundinformationen zur geplanten Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs der Fahrplanjahre 2024-2027.

Einleitung (Kapitel 2)

Gesetzliche Grundlage

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) regelt die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz. Das Gesetz hat zum Zweck, ein auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtetes Grundangebot des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten.

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

Das öV-Grundangebot dient dem Regierungsrat beim Vollzug des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz. Der Regierungsrat legt das öV-Grundangebot nach Anhören der Bezirke und Gemeinden vor (§ 11 Bst. a GöV). Es ist anschliessend vom Kantonsrat zu genehmigen (§ 10 Bst. a GöV).

Planerische Einbettung

Der Kanton Schwyz strebt eine ganzheitliche kantonale Verkehrspolitik an. Ein effizientes Gesamtverkehrssystem stärkt die Standortattraktivität des Kantons. Wirtschaft und Bevölkerung profitieren davon.

Die Strategie Wirtschaft und Wohnen enthält Leitideen und übergeordneten Ziele für eine wachstumsorientierte Politik im Kanton Schwyz. Mit der Raumentwicklungsstrategie und der Gesamtverkehrsstrategie erfolgt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Beide Strategien konkretisieren die übergeordnete Strategie Wirtschaft und Wohnen und brechen diese auf die räumliche Ebene herab. Die Gesamtverkehrsstrategie wiederum berücksichtigt alle Aspekte des Verkehrs in einer ganzheitlichen Sicht. Die Strategie öffentlicher Verkehr ist Teil der Gesamtverkehrsstrategie.

Im kantonalen Richtplan werden auf Grundlage der Gesamtverkehrsstrategie konkrete Massnahmen definiert.

Mit dem öV-Grundangebot wird das Angebot des abgeltungsberechtigten öffentlichen regionalen Personenverkehrs festgelegt.

Die Gesamtverkehrsstrategie bestimmt die Richtung, das öV-Grundangebot legt die Route fest.

Rückblick und Erfolgskontrolle (Kapitel 3)

Erfolgskontrolle

Dank eines Nachfragewachstums konnten bis Ende 2019 zusätzliche Billeteinnahmen generiert werden. In Kombination mit Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen stieg der Kostendeckungsgrad zwischen 2017-2019 über alle öV-Linien um 4.4 % auf 55.4 %. Die Transportunternehmen konnten die ungedeckten Kosten (ohne Berücksichtigung der Pandemie-Auswirkungen) reduzieren. Ab März 2020 hat die Corona-Pandemie die Entwicklung auf der Nachfrageseite unerwartet und abrupt gestoppt. Abhängig vom Grad der verordneten Einschränkungen der Mobilität hat der öV zwischenzeitlich massive Einbussen bei den Billeteinnahmen erlitten. Die Transportunternehmen konnten durch die Auflösung ihrer gesetzlichen Reserven einen Teil der Ertragsausfälle ausgleichen. Im Jahr 2020 resultierte beim regionalen Personenverkehr ein Corona-Pandemie-Defizit von 2.47 Mio. Franken. (Fr. 1 479 176. Bezirke & Gemeinden, Fr. 986 118. Kanton)

Entwicklung Verkehrsangebot

Im Zeitraum des öV-Grundangebots 2016-2019 wurde auf einen Ausbau des Verkehrsangebots als Resultat des Entlastungsprogramms 2014-2017 zur Ausgleichung und Stabilisierung des Finanzhaushaltes grundsätzlich verzichtet. Im laufenden öV-Grundangebot 2020-2023 sind insgesamt 20 Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebots eingestellt. In den Jahren 2020 und 2021 konnten 17 dieser geplanten Massnahmen termingerecht umgesetzt werden. Speziell zu erwähnen ist die Einführung des NEAT-Fahrplans mit dem neuen «Talkesselkonzept» in der Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht. Im Fahrplan 2022 und 2023 verzichtet der Kanton Schwyz aufgrund der unsicheren pandemischen Lage und der Finanzierungslücke im öV auf Angebotsausbauten.

Richtplancontrolling

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat im Jahr 2021 erstmalig ein Richtplancontrolling durchgeführt und die im kantonalen Richtplan definierten Ziele mit einem Soll-Ist-Vergleich überprüft. Im Bereich öffentlichen Verkehr betrifft dies die Ziele:

- Sicherstellung der Attraktivität des öV
- Die Verbesserung des Modal Splits zugunsten des öV
- Der Erhalt der Erschliessungsqualität in allen Gemeinden

Aus dem Richtplancontrolling resultierte nachfolgender Handlungsbedarf für den öffentlichen Verkehr:

- Der Ausbau des ÖV-Angebots in dicht besiedelten Gebieten ist weiter voranzutreiben.
- Die ÖV-Erschliessung im ländlichen Siedlungsraum ist zu halten bzw. punktuell zu verbessern.

Qualität

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) betreibt im regionalen Personenverkehr (RPV) ein Qualitätssystem (QMS). Das BAV erstellt seit 2017 einen jährlichen Bericht, in dem die Ergebnisse und Pünktlichkeitswerte aller 68 Busunternehmen in der Schweiz miteinander verglichen werden und als Rangliste publiziert werden. Die Busunternehmen im Kanton Schwyz schneiden seit Beginn der Qualitätsmessungen im schweizweiten Ranking regelmässig mit absoluten Spitzenplätzen ab.

Fazit aus der Erfolgskontrolle:

Das öV-Grundangebot 2024-2027 soll an der positiven Entwicklung bis 2019 anknüpfen.

Umfrage Bezirke und Gemeinden

Mit einer Umfrage hat das Amt für öffentlichen Verkehr die Bezirke und Gemeinden im Frühling 2021 dazu eingeladen, ihre Erwartungen für das öV-Grundangebot 2024-2027 mitzuteilen. 21 Bezirke und Gemeinden haben eine Rückmeldung gemacht.

65.8 % Der Bezirke und Gemeinden sind mit dem öV-Angebot in ihrem Bezirk/ihrer Gemeinde zufrieden, 34.2 % unzufrieden. Als Verbesserungsvorschläge wurden insbesondere ein dichter Fahrplankontakt bei den bestehenden Linien und die Aufnahme von neuen oder bestehenden öV-Linien in das öV-Grundangebot genannt.

86 % zeigten sich mit den vom Regierungsrat vorgeschlagenen Handlungsfeldern für das öV-Grundangebot 2024-2027 einverstanden.

Handlungsfelder:

- Siedlungsraum mit dichter Besiedelung (urban/periurban): Aufzeigen von Massnahmen zur Erhöhung des Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs mit gezielten Angebots-Verbesserungen auf den Hauptlinien der stark nachgefragten Quell-/Zielbeziehungen.
- Ländlicher Siedlungsraum: Aufzeigen von Massnahmen zum Erhalt bzw. punktueller Verbesserung der öV-Erschliessung.

- Region March: Aufzeigen des geplanten öV-Konzepts Bahn und Bus für den Horizont nach Fertigstellung der Überholgleisanlage Siebnen-Wangen.
- Aufzeigen der Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebsformen im öffentlichen Verkehr.

63.2 % der Bezirke und Gemeinden unterstützen die regierungsrätliche Stossrichtung eines stabilen Finanzrahmens. Ein moderater Angebotsausbau wird allerdings erwartet und soll nicht an Vorgaben des Finanzrahmens scheitern. Insbesondere die Bezirke und Gemeinden, welche die Aufnahme zusätzlicher Angebote forderten, beurteilten einen stabilen Finanzrahmen als kritisch.

Allgemeiner Tenor der Bezirke & Gemeinden:

Ein moderater Angebotsausbau wird erwartet und soll nicht an Vorgaben des Finanzrahmens scheitern.

öV-Strategie

Im Sommer 2021 wurde die Überarbeitung der öV-Strategie gestartet. Sie wird bis im Sommer 2022 vom Regierungsrat beschlossen und dem Kantonsrat zur Kenntnis vorgelegt werden.

Zum aktuellen Zeitpunkt lassen sich aus der Strategie-Überarbeitung einige Handlungsfelder für das öV-Grundangebot 2024-2027 ableiten:

- Die Attraktivität im öV wird gesteigert und der Modal Split erhöht.
- Der öffentliche Verkehr unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen.
- Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte sind mit geeigneten Massnahmen an das kantonale öV-Grundangebot anzuschliessen.
- Verkehrsdrehscheiben ermöglichen die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger.
- Der CO₂-Ausstoss beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr wird unter Berücksichtigung der Zweckmässigkeit schrittweise gesenkt.
- Der Mitteleinsatz im öV erfolgt effizient, transparent, in einem breiten Interesse und mit einem optimalen Wirkungsgrad.

Die Raumplanung soll in Zukunft verstärkt mit der Verkehrsplanung abgestimmt sein.

Grobziele 2024-2027

- Der öffentliche Verkehr soll insbesondere dort attraktiver werden, wo er als Massentransportmittel seine Vorteile am besten ausspielen kann und zur Bewältigung von Schwachstellen im Gesamtverkehr beitragen kann.

- Der öffentliche Verkehr wird abgestimmt auf die Räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit weiterentwickelt.

- Nach Abflauen der Corona-Pandemie ist mit einer Erholung der Nachfrage zu rechnen. Aufgrund der Bevölkerungs-, der Arbeitsplatz- und der Mobilitätsentwicklung wird ein jährliches Nachfragewachstum von circa 2 % erwartet. Die Kostenunterdeckung wird nach Abflauen der Corona-Pandemie schrittweise gesenkt.

Der öV kann in dicht besiedelten Gebieten seine Vorteile als Massenverkehrsmittel am besten ausspielen.

Weiterentwicklung Angebot (Kapitel 4)

Verkehrsregion March/Höfe

- Ab 2024 wird im urbanen/periurbanen Hauptkorridor Pfäffikon - Altendorf – Lachen – Galgenen - Siebnen-Wangen das Busangebot verbessert und die Attraktivität des öV gesteigert. Die Busse verkehren von Montag bis Samstag tagsüber durchgehend im ¼ Std-Takt.

- Die Verkehrsdrehscheibe Siebnen-Wangen in der March wird ab 2024 attraktiver mit der Verkehrsdrehscheibe Uznach (Region Obersee-Gaster) verbunden. Die Busse verkehren von Montag bis Samstag tagsüber durchgehend halbstündlich. Die dazwischenliegenden Gemeinden Wangen und Tuggen profitieren von einem verbesserten öV-Angebot.

- Die öV-Erschliessung der Ortschaft Nuolen und der Kantonsschule Auszerschwyz in Nuolen wird ab 2024 neu organisiert, verbessert und in die bestehende Buslinie 525 Lachen – Siebnen-Wangen integriert. Nuolen wird neu auch am Samstag und Sonntag mit dem Bus bedient werden.

- Die Entwicklung der Bahnerschliessung in der Obermarch wird durch die Inbetriebnahme der geplanten Überholgleisanlage in Siebnen-Wangen bestimmt. Damit auf die Projektfortschritte flexibel reagiert werden kann, wird im öV-Grundangebot 2024-2027 ein Entwicklungsfeld eingestellt. Es berücksichtigt die geplanten Angebotsschritte vom aktuellen Zustand bis zum angestrebten Zielzustand.

Region March/Höfe:

Mit einem verbesserten Busangebot mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen.

Verkehrsregion Mitte

Der Bezirk Einsiedeln beabsichtigt, ab 2025 ein neues Buskonzept einzuführen und damit die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet zu verbessern. Anstelle des heutigen Ortsbusses, werden die Stillstandzeiten der kantonalen

Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete ausgenutzt. Das «Buskonzept Einsiedeln» wurde vom Bezirk Einsiedeln in Zusammenarbeit mit dem Amt für öffentlichen Verkehr, der Postauto AG und einem externen Beratungsbüro erarbeitet. Das neue Buskonzept wird vorbehaltlich der Zustimmung des Einsiedler Stimmbürgers eingeführt (Abstimmung Sachgeschäfts am 15. Mai 2022).

Das neue Buskonzept Einsiedeln verändert das Angebot der kantonalen Buslinien wie folgt:

- Die Buslinien 555/556 aus dem Ybrig werden vom Bahnhof Einsiedeln zu den Arbeitsplätzen und Freizeiteinrichtungen im Gebiet Eschbach/ Kobiboden verlängert.

- Die Streckenführung und das Angebot der Buslinie 551 (Bennau) werden angepasst, weil damit die Grundlage für das neue Buskonzept Einsiedeln geschaffen wird, die öV-Erschliessung Einsiedeln – Bennau – Biberbrugg verbessert wird und auf die geänderten Rahmenbedingungen des zukünftigen H8 Strassen-Vollausbaus reagiert werden kann.

- Die Buslinie 552 (Willerzell / Egg) verkehrt neu als Durchmesserlinie vom Bahnhof Einsiedeln weiter bis zum Spital und verbessert damit die Anbindung des Spitals an den Bahnhof, das Zentrum sowie verschiedene Ortsviertel in Einsiedeln.

- Die kantonale Buslinie 554 (Alpthal) verkehrt in Einsiedeln neu via Allmeindstrasse - Grotzenmühlestrasse zum Bahnhof und dann weiter als Durchmesserlinie bis ins Dorfzentrum Brül.

Mit dem neuen Buskonzept Einsiedeln können Synergien zwischen dem vom Kanton bestellten Regionalverkehr und dem vom Bezirk bestellten Ortsverkehr genutzt werden. Die Wirtschaftlichkeit des öV insgesamt wird verbessert. Mit den neuen Durchmesserlinien wird der öV in der Region Mitte und insbesondere im Dorfzentrum von Einsiedeln attraktiver.

Region Einsiedeln:

Regionalverkehr und Ortsverkehr verschmelzen zu einem attraktiven Gesamtangebot.

Verkehrsregion Innerschwyz

Ab 2024 wird im Schwyzer Talkessel das im Jahr 2021 umgesetzte neue Talkesselkonzept punktuell verbessert:

- Im Urbanen/periurbanen Streckenabschnitt Brunnen SBB – Brunnen See – Brunnen Schiller (- Gersau) werden die Betriebszeiten der Buslinie 508 am Samstag angepasst, weil damit die Anschlüsse in der Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB zur Bahn verbessert werden können

(Interregio-Anschluss von/nach Zug-Zürich/Luzern und S2 von/nach Baar Lindenpark).

- Bei der Buslinie 502 werden zwischen Schwyz und Steinen die bestehenden Taktlücken im Fahrplan geschlossen. Die Gemeinde Steinen wird damit von Montag bis Samstag tagsüber durchgehend halbstündlich mit Schwyz Zentrum und den weiteren Ortschaften im Talkessel verbunden sein.

- Ab circa 2026 werden die Arbeitsplatzgebiete und Freizeitanlagen Wintersried sowie der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Seewen mit der Verlängerung der Buslinie 507 mit der regionalen Verkehrsdrehscheibe Schwyz Zentrum verbunden werden. Die Planung des Busangebots wird in Zusammenarbeit mit der Auto AG Schwyz und in Abstimmung mit der Gemeinde Schwyz erfolgen.

- Ab 2027 soll auf dem Areal Kaltbach in Schwyz das neue Verwaltungs- und Sicherheitszentrum bezogen werden. Es dient primär als Ersatz für das Verwaltungsgebäude an der Bahnhofstrasse 15 in Schwyz und ermöglicht gleichzeitig auch die Zusammenführung verschiedener Blaulichtorganisationen und die Aufhebung zahlreicher Mietlösungen. Damit die insgesamt rund 500 Arbeitsplätze direkt an die Bahn angeschlossen werden können, ist die Verlängerung der Buslinie 508 von der Verkehrsdrehscheibe Schwyz SBB / Seewenmarkt bis zum neuen Verwaltungsstandort Kaltbach vorgesehen.

- Mit dem Entwicklungsfeld «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP» wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ingenbohl geprüft werden, mit welchen geeigneten Massnahmen der ESP Brunnen Nord an das kantonale öV-Grundangebot angeschlossen werden kann.

Region Innerschwyz:

Bei den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten bietet sich die Chance, die Verkehrsnachfrage bereits möglichst nahe bei der Quelle auf flächenschonende emissionsarme Verkehrsträger zu lenken.

Verkehrsregion Küssnacht am Rigi

- In Zusammenarbeit mit dem Kanton Zug wird im Korridor Küssnacht am Rigi – ESP Fänn – Risch – Rotkreuz das Busangebot der Linie 53 weiterentwickelt.

Die Taktlücken beim «Linienast» 53b Küssnacht SBB – Fänn – Risch – Rotkreuz werden schrittweise und nachfrageorientiert geschlossen. Im Zielzustand soll das Zentrum von Küssnacht viertelstündlich mit dem kantonalen ESP Fänn, der Gemeinde Risch und der Verkehrsdrehscheibe Rotkreuz verbunden sein.

- Der Kanton Luzern will das Busangebot im Korridor Vitznau – Weggis – Küssnacht – Rotkreuz überprüfen und zukunftsgerichtet weiterentwickeln. Dies, nachdem sich mit Einführung des Fahrplans 2021 die Transportketten und Verkehrsströme von den Luzerner Seegemeinden in Richtung Küssnacht – Rotkreuz etwas verändert haben.

- Der Bezirk Küssnacht hat beantragt, die öV-Erschliessung im Korridor Küssnacht – Merlischachen – Meggen zu prüfen und zu verbessern.

- Die Zuverlässigkeit im Busnetz von Küssnacht ist aktuell durch eine ungenügende Kapazität beim Kreisel Fänn (Autobahnzubringer A4) negativ geprägt. Ab 2024 sind im Zusammenhang mit der Zentrumsgestaltung Küssnacht während zwei Jahren weitere Einschränkungen für den Busverkehr zu erwarten.

- Mit einem Entwicklungsfeld «Küssnacht, Weiterentwicklung Busangebot» sollen die unterschiedlichen Anliegen, Ansprüche und sich verändernder Rahmenbedingungen gebündelt werden. Mit Einbezug aller beteiligten Stellen sollen die erforderlichen Abklärungen durchgeführt werden und Lösungen zeitnah umgesetzt werden können.

Region Küssnacht:

Schrittweise auf dem bestehenden öV-Konzept aufbauen.

Entwicklungsfelder (Kapitel 5)

Aufgrund von Unsicherheiten und unklaren Rahmenbedingungen oder Abhängigkeiten mit noch nicht bekannten, übergeordneten Entwicklungen und Entscheiden können einige Handlungsfelder zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fertig geplant und detailliert im öV-Grundangebot 2024-2027 als konkrete Massnahme aufgezeigt werden.

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

Im öV-Grundangebot 2024-2027 sind sechs Typen von Entwicklungsfeldern eingestellt:

- Angebot
- Innovation
- Nachtangebot
- Raumplanung
- Umwelt
- Mehr Wettbewerb im öV

Die Entwicklungsfelder haben zum Ziel, die Attraktivität, Effizienz und Nachhaltigkeit des öV-Angebots im Kanton Schwyz weiter zu steigern.

Finanzierung (Kapitel 6)

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 beruht im Vergleich zu früheren öV-Grundangebotsperioden auf optimistischeren Annahmen und Entwicklungsprognosen. Der Finanzrahmen soll zukünftig besser mit den effektiv beanspruchten Mitteln (Abgeltungen) übereinstimmen.

Weil im laufenden öV-Grundangebot 2020-2023 festgestellt werden konnte, dass sich verschiedene Faktoren (ohne Corona-Pandemie) positiver als prognostiziert entwickelt haben, kann der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 im Vergleich zur Vorperiode im Mittel um 4.3 % (1.4 Mio. Franken) gesenkt werden.

Trotzdem sind in allen Verkehrsregionen Massnahmen geplant, die den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz attraktiver machen und zu einer Erhöhung der öV-Anteile am Gesamtverkehr beitragen. Insbesondere in den Regionen March und Einsiedeln sind spürbare Verbesserungen beim Busangebot eingeplant.

Finanzrahmen in Mio. Franken	2024	2025	2026	2027
Total	30.5	31.0	31.6	31.6
Anteil Kanton 40 %	12.2	12.4	12.6	12.6
Anteil Bezirke/Gemeinden 60 %	18.3	18.6	19.0	19.0

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 liegt im Mittel bei 31.2 Mio. Franken.



Bild AöV SZ, Dienstag 20. Juli 2021:

Die Postautos der kantonalen Buslinie 555 ins Ybrig und der Einsiedler Ortsbus vor dem Kloster Einsiedeln.

Mit dem öV-Grundangebot 2024-2027 wird das Busangebot im Dorfzentrum von Einsiedeln umgestaltet und weiterentwickelt.

Auch in der Region March wird das Busangebot der PostAuto AG angepasst und verbessert.

2 Einleitung

2.1 Auswirkungen der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie hat den öffentlichen Verkehr im Jahr 2020 und 2021 mit voller Wucht getroffen. Die vom Bund angeordneten Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie haben die Mobilität zwischenzeitlich teilweise weitgehend zum Erliegen gebracht. Der Bund rief die Bevölkerung zu Beginn der Pandemie dazu auf, den öV zu meiden. Gleichzeitig hat der Bund den öffentlichen Verkehr als systemrelevante Dienstleistung aufgefordert, das Grundangebot auch während der Corona-Pandemie aufrechtzuerhalten.

Für die Transportunternehmen bedeutete dies unverändert hohe Kosten, während die Einnahmen kurzfristig um 80-90 % wegbrachen.

Als Folge daraus resultierten bei den Transportunternehmen (TU) höhere ungedeckte Kosten als prognostiziert. Die durch Bund und Kanton Schwyz im Voraus mit den TU für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 vereinbarten Abgeltungen zur Deckung der ungedeckten Kosten reichten nicht. Die TU schlossen die Jahresrechnungen 2020 (und auch 2021) mit einem Defizit ab.

Das Bundesparlament hat mit der Verabschiedung des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Corona-Pandemie am 25. September 2020 Unterstützungsmassnahmen für den öffentlichen Personenverkehr für das Jahr 2020 beschlossen. Die Unterstützungsmassnahmen wurden mit Beschluss vom 17. Dezember 2021 für das Jahr 2021 verlängert. Das dringliche Bundesgesetz sieht vor, dass die Besteller die entstandenen Defizite im regionalen Personenverkehr in den Jahren 2020 und 2021 nachträglich decken.

Voraussetzung zur Gewährung einer Defizitdeckung ist die vorgängige vollständige Auflösung der Spezialreserven gemäss Art. 36 Absatz 2. PBG. Übersteigt die Reserve eines Transportunternehmens das Defizit, hat sie keinen Anspruch auf eine Defizitdeckung.

Die Busunternehmungen im Kanton Schwyz konnten ihre Defizite im Jahr 2020 vollständig durch die Auflösung ihrer Spezialreserven selbständig decken.

Das Defizit bei den beiden Bahnunternehmungen SBB und SOB betrug nach Abzug der Spezialreserven und nach Abzug der Bundesbeteiligung für den Kanton Schwyz im Jahr 2020 insgesamt Fr. 2.47 Mio. Franken (1'479'176 Fr. Bezirke & Gemeinden, 986'118 Fr. Kanton).

Für das Jahr 2021 liegen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch keine Defizitrechnungen der TU vor. Diese werden bis im Frühsommer 2022 (nach Genehmigung der Geschäftsberichte) beim Bund und Kanton eingereicht werden. Das Amt für öffentlichen Verkehr schätzt das Defizit 2021 für den Kanton Schwyz auf circa 3.7 Mio. Franken (2.2 Mio. Franken Bezirke & Gemeinden, 1.5 Mio. Franken Kanton).

Die Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie haben die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung verändert. In einigen Betrieben hat sich partielles Homeoffice etabliert und Besprechungen finden vermehrt virtuell statt. Es darf auch für die Zukunft mit etwas weniger Pendlerverkehr gerechnet werden. Gleichzeitig konnte der Freizeitverkehr, trotz oder eben gar wegen der Pandemie, teilweise zulegen.

Zum Zeitpunkt dieser Berichterstattung (Januar 2021) hat sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr noch nicht wieder auf das Niveau von 2019 zurückentwickelt. Insbesondere beim Pendler-, Gruppenreisen- und internationalen Verkehr fehlen dem öV Kundinnen und Kunden. Mit der neuen Virusvariante Omikron wurde erneut dazu aufgerufen, auf die Benützung des öV zu verzichten. Trotzdem geht die öV-Branche von einer Erholung der Fahrgastzahlen nach Abflauen der Pandemie aus, so dass bis Ende 2024 wieder das Niveau von 2019 (vor Pandemie) erreicht sein wird.

Handlungsbedarf Corona-Pandemie

Für das öV-Grundangebot 2024-2027 wird angenommen, dass sich die Nachfrage im öV nach Abflauen der Corona-Pandemie erholen wird.

Für das öV-Grundangebot 2024-2027 wird von einer Entwicklung wie vor Ausbruch der Pandemie ausgegangen. Aufgrund der Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung wird zudem wieder ein jährliches Nachfragewachstum erwartet.

Damit kurzfristig auf Erkenntnisse der Corona-Pandemie reagiert werden kann, wird im öV-Grundangebot 2024-2027 das Entwicklungsfeld «Pandemie und ihre langfristigen Auswirkungen» eingestellt. Dies, weil die Corona-Pandemie zu Verhaltensänderungen bei der Mobilität geführt hat und aktuell nicht absehbar ist, ob und in welchem Ausmass diese Verhaltensveränderungen dauerhaft bestehen bleiben.

2.2 Gesetzliche Bestimmungen

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs regelt die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz. Es hat zum Zweck, ein auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtetes Grundangebot des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten.

Im Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs (nachfolgend Grundangebot) werden die abteilungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie, Entwicklungsfelder sowie der Finanzrahmen der jährlichen

Abteilungen für jeweils vier Jahre festgelegt. Das Grundangebot dient dem Regierungsrat beim Vollzug des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz.

Der Regierungsrat legt das Grundangebot nach Anhören der Bezirke und Gemeinden vor (§ 11 Bst. a GöV). Es ist vom Kantonsrat zu genehmigen (§ 10 Bst. a GöV).

Das Grundangebot für die Fahrplanjahre 2020–2023 hat der Kantonsrat im Dezember 2018 genehmigt. Das Grundangebot für die Fahrplanjahre 2024–2027 soll im Herbst 2022 durch den Regierungsrat verabschiedet und bis Ende 2022 durch den Kantonsrat genehmigt sein.

2.3 Planerische Einbettung

Die Strategie Wirtschaft und Wohnen enthält Leitideen und übergeordnete Ziele für eine wachstumsorientierte Politik im Kanton Schwyz. Mit der Raumentwicklungsstrategie und der Gesamtverkehrsstrategie erfolgt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Beide Strategien konkretisieren die übergeordnete Strategie Wirtschaft und Wohnen und brechen diese auf die räumliche Ebene herab. Die Gesamtverkehrsstrategie wiederum berücksichtigt alle Aspekte des Verkehrs in einer ganzheitlichen Sicht. Die Strategie öffentlicher Verkehr ist Teil der Gesamtverkehrsstrategie.

Im kantonalen Richtplan werden auf Grundlage der Gesamtverkehrsstrategie konkrete Massnahmen definiert. Mit dem öV-Grundangebot wird das Grundangebot im öffentlichen Verkehr festgelegt.

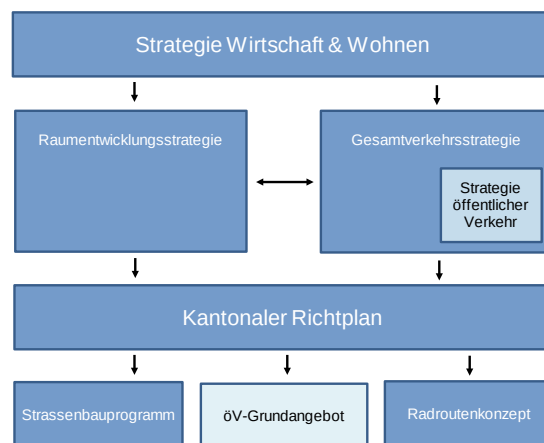


Abbildung 1: AöV: Planerische Einbettung öV-Grundangebot

2.4 Abgrenzungen

Die Mobilität im Personenverkehr im Kanton Schwyz findet hauptsächlich auf der Strasse und der Schiene statt. Es verkehren verschiedene Verkehrsmittel: Motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV), sowie Langsamverkehr (LV, Fuss- und Veloverkehr).

Der öffentliche Verkehr wird in der Aussenwahrnehmung als ein System wahrgenommen. Je nach Teilsystem bestehen jedoch unterschiedliche organisatorische, rechtliche und kommerzielle Grundvoraussetzungen mit unterschiedlichen Marktteilnehmern.

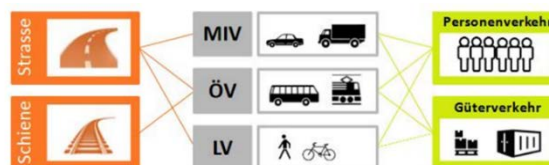


Abbildung 2: Systembestandteile Gesamtverkehrsstrategie

Das öV-Grundangebot regelt das Angebot im regionalen Personenverkehr (RPV). Es umfasst den öffentlichen Verkehr innerhalb von Regionen einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften. Die nachfolgenden Bereiche sind nicht Bestandteil des öV-Grundangebots:

- Fernverkehr Bahn (Eigenwirtschaftliches Angebot im Auftrag Bund ohne Abgeltungen der öffentlichen Hand)
- Ortsverkehr Bus (Feinerschliessung von Ortschaften im Auftrag durch Bezirke & Gemeinden)
- Touristische Angebote (Bergbahnen, Seilbahnen, Skilifte ohne Erschliessungsfunktion)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Fuss – und Veloverkehr (Langsamverkehr)
- Güterverkehr (Schiene und Strasse)
- Infrastrukturen Strasse (Bushöfe, Bushaltestellen, Leitsysteme etc.)
- Infrastrukturen Schiene (Strecken, Bahnhöfe)

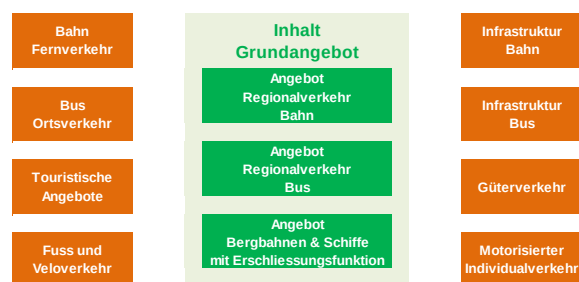


Abbildung 3: AöV Abgrenzungen öV-Grundangebot

2.5 Ablauf und Termine

Der Prozess der Erarbeitung des öV-Grundangebots 2024-2027 durchläuft mehrere Phasen der Mitwirkung und der politischen Beschlussfassung. Der Ablauf orientiert sich an nachfolgender Meilensteinplanung.

Termin	Vorgang/Meilenstein
9. März 2021	Regierungsratsbeschluss: Auftrag Erarbeitung der Grundlagen für das Grundangebot 2024-2027
April - Mai 2021	Anhörung der Gemeinden, Bezirke, Transportunternehmen
Juni 2021 - Januar 2022	Erarbeitung Bericht, Massnahmenkatalog und Entwurf Grundangebot 2024-2027
22. Februar 2022	Regierungsratsbeschluss: Einleitung Vernehmlassungsverfahren
März - Juni 2022	Vernehmlassung Bund, Departemente, Gemeinden und Bezirke, politische Parteien, Transportunternehmen, Organisationen
Juli - August 2022	Synopse zur Vernehmlassung, Bereinigung Bericht, Massnahmenkatalog und Grundangebot 2024-2027
23. August 2022	Regierungsratsbeschluss: Festlegung Grundangebot 2024-2027, Genehmigungsvorlage an den Kantonsrat
15. September 2022	Beratung RUVEKO (Vorberatende Kommission für Raumplanung, Umwelt, Energie und Verkehr)
23. November 2022	Kantonsratsbeschluss: Genehmigung Grundangebot 2024-2027

2.6 Grundlagen

Das laufende Grundangebot 2020 - 2023 dient als Grundlage für das zu erarbeitende Grundangebot 2024 – 2027. Entwicklungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs und sich verändernde Rahmenbedingungen werden überprüft und im Grundangebot 2024 - 2027 berücksichtigt. Die Ziele des Richtplans und der kantonalen Strategien sowie die Finanzierbarkeit bilden wichtige Leitplanken des öV-Grundangebots 2024 - 2027.

Rechtsgrundlagen

Die kantonale Rechtsgrundlage bildet das GöV. Die Grundlagen des laufenden Grundangebots 2020 – 2023 werden übernommen. Als Rechtsgrundlage des Bundes gilt das Personenbeförderungsgesetz mit seiner Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (ARPV, SR 745.16).

Richtplan des Kantons Schwyz

Der Richtplan dient als Steuerungsinstrument bei der Erarbeitung des Grundangebots 2024 - 2027. Er enthält Ziele, Massnahmen und Vorgehen für den öffentlichen Verkehr. Der Richtplan wurde vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 289 vom 24. April 2019 erlassen, vom Kantonsrat am 26. Juni 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen und vom Bund am 26. Juni 2020 genehmigt.

Gesamtverkehrsstrategie 2040

Die Gesamtverkehrsstrategie beinhaltet strategische Leitsätze und Handlungsfelder für den öffentlichen Verkehr. Sie schafft eine ganzheitliche Betrachtung des Verkehrs und der Mobilität im Kanton Schwyz. Um die Verkehrssituation zu verbessern, sollen die einzeln vorhandenen Planungsinstrumente des motorisierten Individualverkehrs,

des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs aufeinander abgestimmt werden.

öV-Strategie

Die öV-Strategie 2030 dient als Orientierungshilfe bei der Erarbeitung des Grundangebots. Sie zeigt auf, welche Entwicklungen und Massnahmen längerfristig nötig sind, damit der öffentliche Verkehr seinen Anteil zur Sicherung der zukünftigen Mobilität im Kanton Schwyz beitragen kann. Die öV-Strategie sowie das dazugehörige Umsetzungsprogramm (Mehrjahresplanung) werden zurzeit überarbeitet. Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Strategie-Überarbeitung sollen in das Grundangebot 2024-2027 einfließen.

Abgeltungsberechtigte öV-Linien / Taktsystem

Wie beim laufenden Grundangebot 2020 - 2023 sollen die abgeltungsberechtigten öV-Linien wiederum einzeln aufgeführt werden. Pro Linie wird das Mengengerüst des zukünftigen Angebots umschrieben, indem das Taktsystem (z.B. Stundentakt) vorgegeben wird. Das laufende Grundangebot 2020 - 2023 soll als Grundlage für das zu erarbeitende Grundangebot 2024 – 2027 dienen. Entwicklungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs und sich verändernde Rahmenbedingungen sind zu überprüfen und im Grundangebot 2024 - 2027 zu berücksichtigen. Die Ziele des Richtplans und der kantonalen Strategien sowie die Finanzierbarkeit bilden wichtige Leitplanken bei der Erarbeitung des Grundangebots 2024 - 2027.

2.7 Dokumente und Beschlüsse

Mit der Erarbeitung des Grundangebots 2024 – 2027 werden drei Dokumente erstellt. Sie dienen als Grundlage für die Planung, Mitwirkung und Beschlussfassung.

- Begleitender Bericht
- Massnahmenkatalog
- Entwurf Vorlage öV-Grundangebot 2024-2027

Begleitender Bericht

Der begleitende Bericht beinhaltet einen Rückblick mit Erfolgskontrolle (Überprüfung Eigenwirtschaftlichkeit), Ergebnisse aus der Anhörung, Rahmenbedingungen, Rechts-

grundlagen, Aussagen zum Finanzrahmen und zu Stossrichtungen, Ziele, Konzepte sowie Entwicklungsfelder (Handlungsfelder).

Massnahmenkatalog

Der Massnahmenkatalog zum Grundangebot wurde erstmals bei der Erarbeitung des öV-Grundangebots 2020 - 2023 erstellt. Er erlaubt einen übersichtlichen Einblick in geplante Angebotsveränderungen und ermöglicht ein Zielcontrolling (Soll-Ist-Abgleich). Der Massnahmenkatalog ist ebenfalls Bestandteil im öV-Grundangebot 2024-2027.

Synopse Vernehmlassung

Die Synopse zur Vernehmlassung wird im Anschluss an die öffentliche Mitwirkung erstellt. Sie enthält eine Übersicht zu den eingereichten Stellungnahmen aus der Vernehmlassung. Die Synopse dient dem Regierungsrat als Instrument zur Bereinigung des Grundangebots sowie als unterstützendes Dokument bei der Beratung der Grundangebotsvorlage in der kantonsrätlichen Kommission für Raumplanung, Umwelt, Verkehr und Energie (RUVEKO).

Bericht + Vorlage öV-Grundangebot 2024 – 2027

Die Vorlage «Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs» bildet den rechtsverbindlichen Beschluss für den Vollzug des Grundangebots 2024 - 2027 durch den Regierungsrat. Im Grundangebot sind die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie, die Entwicklungsfelder sowie der Finanzrahmen zur jährlichen Defizitdeckung festgelegt.

3 Rückblick & Erfolgskontrolle

3.1 Kennzahlen 2017-2020

Die Entwicklung und der Erfolg des öffentlichen regionalen Verkehrs werden im begleitenden Bericht zum Grundangebot wie in den vorangehenden öV-Grundangebotsperioden jeweils mit einem Rückblick der letzten vier Jahre aufgezeigt. Als Datengrundlage dienen die Kennzahlen aus den Jahresabschlüssen der Transportunternehmen (IST-Werte). Zum Zeitpunkt der Berichterstattung liegen die IST-Zahlen bis zum Jahr 2020 vor.

Im Bericht werden die Entwicklungen der nachfolgenden sechs Kennzahlen aufgezeigt und erläutert:

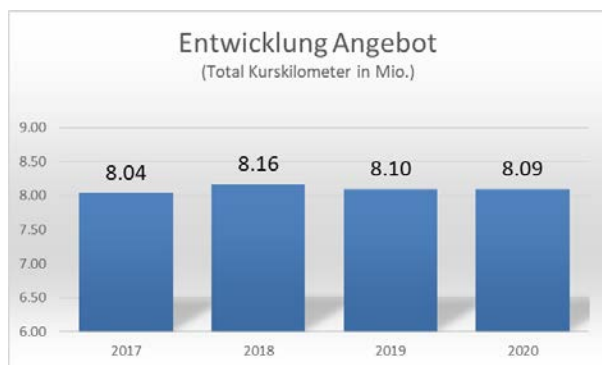
- Angebotskilometer (Fahrplankilometer)
- Nachfrage (Personenkilometer)
- Betriebskosten (Vollkosten)
- Abgeltungen an die Transportunternehmen
- Kostendeckungsgrad
- Abgeltung pro Kopf (Einwohner)

Die Entwicklung wird in fünf Sparten/Regionen Gruppen

aufgezeigt. Sie beschränkt sich auf das vom Kanton Schwyz bestellte und finanzierte öV-Angebot des regionalen Personenverkehrs (ohne Fernverkehr, Ortsverkehr und touristischer Verkehr).

1. Regionalverkehr Bahn Kanton Schwyz
2. Bus Regionen Innerschwyz/Küssnacht
3. Bus Region Einsiedeln
4. Bus Regionen March/Höfe
5. Sparte Seilbahnen, Schiffe, Bergbahnen

3.1.1 Entwicklung Angebot (Kurskilometer)



Die Kennzahl Kurskilometer quantifiziert das für die Fahrgäste nutzbare öV-Angebot (Summe aller Fahrplan-kilometer aller öV-Linien während eines Jahres).

[Kurskilometer in Mio. km]

Verkehrsregion	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2017-2020
Regionalverkehr Bahn Kanton Schwyz	3.50	3.47	3.44	3.35	-0.16
Bus Innerschwyz/Küssnacht	2.24	2.38	2.36	2.43	0.19
Bus Einsiedeln	0.65	0.65	0.65	0.66	0.00
Bus March/Höfe	1.57	1.58	1.57	1.58	0.01
Seilbahnen, Schiffe, Bergbahnen	0.07	0.08	0.08	0.08	0.01
Total Regionalverkehr	8.04	8.16	8.10	8.09	0.05

Bemerkungen

- Das öV-Angebot im Kanton Schwyz ist von 2017 bis 2020 in der Summe aller Kurskilometer um 0.7 % (+50 000 Km) gewachsen.

- 42 % des öV-Angebots im Kanton Schwyz werden durch die S-Bahnen erbracht (18.6 % durch SBB in Innerschwyz, 34.4 % durch SBB in Ausserschwyz und 46.9 % durch die SOB).

- Die Kurskilometer Bahn sind zwischen 2017 und 2020 um 4 % gesunken. Gründe für diesen Rückgang sind:
2018: Reduktion Angebot beim March-Shuttle S27.
2019: Sperre Zugersee Ost und Aufhebung S32 Innerschwyz.
2020: Befristete Angebotsreduktionen auf Anordnung Bund während des Corona Lockdowns.

- Seit 2009 haben die Kurskilometer im Schwyzerischen öV insgesamt markant um 29 % zugenommen (6.79 Mio. Kurskilometer im Jahr 2009, 8.76 Mio. Kurskilometer im Jahr 2021. Wobei diese Zahlen nicht uneingeschränkt mit Angebots- und Fahrplanverbesserungen gleichgesetzt werden dürfen).

3.1.2 Entwicklung Nachfrage (Personenkilometer)



Die Kennzahl Personenkilometer (PKM) quantifiziert die von allen Passagieren gesamthaft gefahrenen Kilometern während eines Jahres.

[Nachfrage in Mio. PKM]

Verkehrsregion	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2017-2020
Regionalverkehr Bahn Kanton Schwyz	206.49	216.12	220.88	150.92	-55.57
Bus Innerschwyz/Küssnacht	27.61	25.31	25.22	21.83	-5.78
Bus Einsiedeln	4.32	4.33	4.30	3.42	-0.90
Bus March/Höfe	11.90	11.93	12.48	10.28	-1.63
Seilbahnen, Schiffe, Bergbahnen	4.10	4.78	4.76	3.82	-0.28
Total Regionalverkehr	254.42	262.46	267.64	190.26	-64.16

Bemerkungen

- Vor der Pandemie stieg die Anzahl der von allen Personen gefahrenen Kilometer zwischen 2017 bis 2019 um 5 % bzw. 13 Millionen PKM. Der PKM-Anstieg wurde insbesondere bei der Sparte Regionalverkehr Bahn sowie beim Bus der Region March/Höfe verzeichnet. Beim Bus Innerschwyz/Küssnacht sanken die PKM im selben Zeitraum als Folge von Grossbaustellen mit Einschränkungen.

2019 zu 2020 rund 29 % (Gründe: Massnahmen und Auswirkungen Pandemie; Weisungen Bundesrat; Meiden Sie den öV, Bleiben Sie Zu Hause, Home-Office Pflicht, Veranstaltungsverbote, Reisebeschränkungen etc.)

- Im Vergleich mit dem Basisjahr 2017 beträgt der PKM-Rückgang im Jahr 2020 rund 25 %.

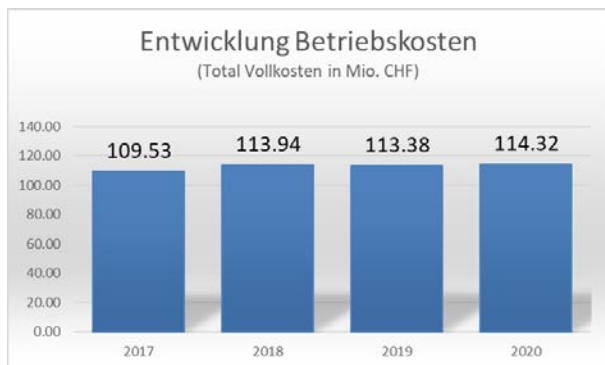
- Im Jahr 2020 führte die Corona-Pandemie zu einem dramatischen Rückgang der Nachfrage. Die PKM sanken von



Bild AöV SZ, Sonntag 6 Juni 2021:

Tages-Touristen aus Zürich und Luzern steigen um 10:45 Uhr in Arth-Goldau aus den Fernverkehrszügen und besuchen die Ausflugsziele in der Tourismusregion Schwyz.

3.1.3 Entwicklung Betriebskosten (Vollkosten)



Die gesamten der jeweiligen Linie zugeordneten Kosten vor Abzug der Einnahmen aus dem Billett-Verkauf werden als Betriebskosten (Vollkosten) bezeichnet. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Summe der Vollkosten aller öV-Linien im Kanton Schwyz vor Abzug der Bundesbeteiligungen. Bei Linien, welche über die Kantonsgrenze hinaus verkehren, sind die Vollkosten anteilmässig dem Kanton Schwyz zugeordnet.

[Betriebskosten in Mio. CHF]

Verkehrsregion	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2017-2020
Bahn Kanton Schwyz	75.88	77.59	77.36	77.27	1.38
Bus Innerschwyz/Küssnacht	15.26	15.36	15.68	15.79	0.53
Bus Einsiedeln	3.52	3.63	3.53	3.55	0.03
Bus March/Höfe	10.14	9.82	9.29	10.38	0.24
Seilbahnen, Schiffe, Bergbahnen	4.72	7.55	7.52	7.33	2.61
Total Regionalverkehr	109.53	113.94	113.38	114.32	4.79

Bemerkungen

- Die Betriebskosten Bahn stiegen zwischen 2017 und 2018 aufgrund grösserer Linienanteile bei der S2 Auserschwyz und der S27 Obermarch. Grund: Ausstieg Kanton Glarus aus der Mitfinanzierung beim S-Bahn-Angebot im Abschnitt Siebnen-Wangen - Ziegelbrücke.
- Im Jahr 2018 führte die Inbetriebnahme der neuen Stoosbahn zu einem Anstieg der Vollkosten in der Sparte Seilbahnen, Schiffe, Bergbahnen.
- Bis 2019 wurden die Fahrzeugfixkosten der SOB-Linien

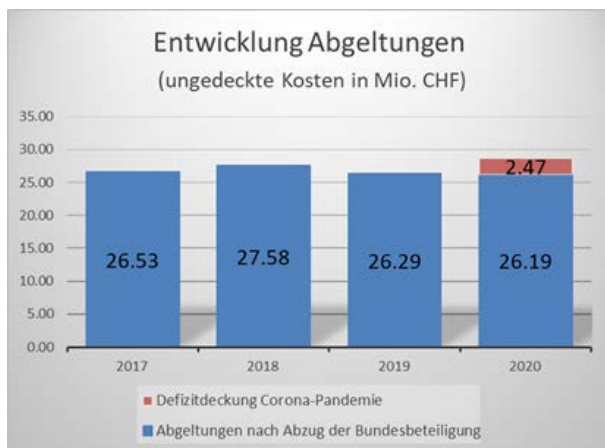
den Bestellern «netzweit» mit einem Leistungskilometersatz verrechnet. Ab 2020 wurde, analog SBB, auch bei der SOB auf eine linienweise Zuschreibung der Fahrzeugfixkosten umgestellt. Der Methodenwechsel führte für den Kanton Schwyz zu einem Anstieg bei den SOB-Fahrzeugfixkosten von rund 13 % bzw. 1 Mio. Franken. Gleichzeitig konnte die SOB mit einem neuen Betriebskonzept beim Voralpenexpress die Betriebskosten ab 2020 deutlich reduzieren, was zwischen 2019 und 2020 bei der Sparte Bahn insgesamt zu einer Reduktion der Betriebskosten geführt hat.



Bild AöV SZ, Sonntag 16. Januar 2021:

Der Voralpenexpress verkehrt mit dem neuem, topmodernem Rollmaterial «Traverso» durch die Schneelandschaft von Rothenthurm. In der Zwischenzeit profitiert die Schwyzer Bevölkerung in Innerschwyz und Auserschwyz auch auf den SOB-Fernverkehrsstrecken vom neuen Rollmaterial.

3.1.4 Entwicklung Abgeltungen



Die Besteller (öffentliche Hand) zahlen mit Abgeltungen an die Transportunternehmen alle Kosten, welche nicht durch Billeteinnahmen durch die Fahrgäste abgedeckt werden (Vollkosten - Erlöse = Abgeltung). Die nebenstehende Übersicht zeigen die vom Kanton Schwyz geleisteten Abgeltungen der ungedeckten Kosten nach Abzug der Bundesbeteiligungen noch vor Abzug der Bezirks- und Gemeindebeiträge für die Jahre 2017 bis 2020.

[Abgeltungen in Mio. CHF]

	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2017-2020
Abgeltung nach Abzug der Bundesanteile	26.53	27.58	26.29	26.19	-0.34
Defizitdeckung Corona-Pandemie	0.00	0.00	0.00	2.47	3.01

Bemerkungen

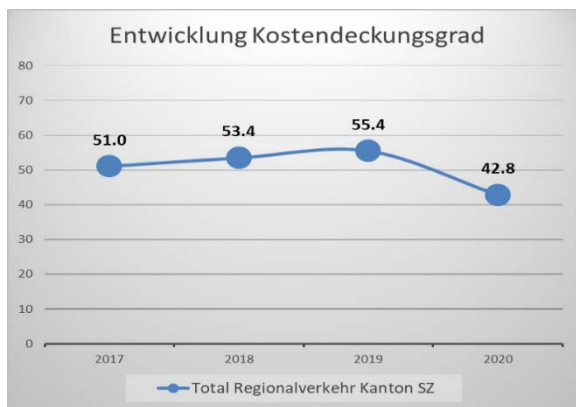
- von 2017 bis 2020 führten höhere Billeteinnahmen zu tieferen Abgeltungen an die Transportunternehmen. Die ungedeckten Kosten im öV konnten Pandemiebereinigt dadurch von 2017 bis 2020 um 1.3 % gesenkt werden (Fr. 340 000).
- Im Jahr 2020 sind die von den Transportunternehmen prognostizierten Einnahmen aufgrund der Corona-Pandemie jedoch nicht eingetroffen. Die Einnahmen sind massiv um 22 % eingebrochen. Circa die Hälfte der gesamten Einnahmeausfälle im Kanton Schwyz konnten die Trans-

portunternehmen durch die Auflösung ihrer Reserven selbstständig decken (Busunternehmen im Kanton Schwyz konnten ihre Einnahme-Ausfälle im Jahr 2020 sogar vollständig selber decken).

Nach Abzug der Bundesbeteiligung betrug das Corona-Pandemie-Defizit 2020 für den Kanton Schwyz 2.47 Mio. Franken.

- Unter Berücksichtigung des Corona-Pandemie-Defizits stiegen die Abgeltungen an die Transportunternehmen im Jahr 2020 von 26.19 Mio. Franken auf 28.66 Mio. Franken an. Dies sind 8 % mehr als 2017.

3.1.5 Entwicklung Kostendeckungsgrad



Der Kostendeckungsgrad (KDG) zeigt das Verhältnis der Summe der Vollkosten aller öV-Linien im Kanton SZ im Verhältnis zu den Einnahmen (Einnahmen geteilt durch Vollkosten). Der KDG dient zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der öV-Linien.

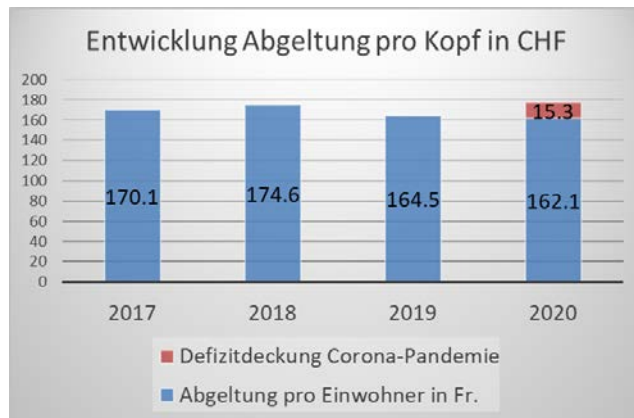
[Kostendeckungsgrad in %]

	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2017-2020
Total Regionalverkehr Kanton Schwyz	51.01	53.43	55.40	42.77	-8.24

Bemerkungen

- Bis 2019 verbesserten höhere Billeiteinnahmen den Kostendeckungsgrad der Schwyzer öV-Linien um 4.4 %. Der Kostendeckungsgrad über alle RPV-Linien im Kanton Schwyz stieg von 2017 bis 2019 von 51 % auf 55.4 % an.
- Im Jahr 2020 führte die Corona-Pandemie zu einem massiven Einbruch bei den Einnahmen. Der Kostendeckungsgrad brach in der Folge ebenfalls massiv ein und betrug Ende 2020 noch 42.77 %. Im Vergleich mit dem Vorjahr 2019 sank der Kostendeckungsgrad im Jahr 2020 um 12.6 %, im Vergleich zum Jahr 2017 um 8.24 %.
- Um mehr Transparenz bei den regionalen öV-Linien zu schaffen, publiziert das BAV seit dem Jahr 2020 für alle RPV-Linien den Kostendeckungsgrad und die Höhe der Abgeltungen. Aktuell sind die Planwerte 2020 aufgrund der Offerten publiziert. Das Amt für öffentlichen Verkehr hat die Liste des Bundes den vom Bund nicht mitbestellten öV-Linien ergänzt, um eine vollständige Übersicht über alle öV-Linien des öV-Grundangebots zu ermöglichen. Die Übersichtsliste ist im Anhang 1 dieses Berichts beigefügt.

3.1.6 Abgeltung pro Kopf (Einwohner)



Die nachfolgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Ausgaben pro Kopf aller Einwohner für das öV-Grundangebot im Kanton Schwyz (Berechnung: Abgeltung geteilt durch die Anzahl Einwohner Kanton SZ).

[Abgeltung pro Kopf in CHF]

	2017	2018	2019	2020	Veränderung 2017-2020
Abgeltung pro Einwohner in Fr.	170.1	174.6	164.5	162.1	-8.0
Defizitdeckung Corona-Pandemie	0.0	0.0	0.0	15.3	15.3
Anzahl Einwohner Kanton Schwyz	155'983	157'941	159'835	161'604	5621

Bemerkungen

- Die Pro-Kopf Ausgaben für das öV-Grundangebot sanken ohne Pandemie zwischen 2017 und 2020 um Fr. 8. auf Fr. 162.
- Die Pro Kopf-Ausgaben stiegen somit im Zeitraum zwischen 2017 und 2020 um 5.9 % (Fr. 7.2).
- Das Pandemie-Defizit betrug im Jahr 2020 pro Kopf Fr. 15.3 und führte zu einem Anstieg der Pro-Kopf-Ausgaben um 9 % auf Fr. 177.

3.1.7 Fazit Kennzahlen 2017-2020

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

- Sparszenario Moderat im Grundangebot 2016-2019
- Geänderte Rahmenbedingungen für die Betriebskosten
- Passagierwachstum und höhere Billeiteinnahmen bis 2019
- Corona-Pandemie ab März 2020

Das öV-Grundangebot 2016-2019 berücksichtigte das Entlastungsprogramm 2014-2017 «Ausgleichung und Stabilisierung des Finanzhaushaltes». Dies hatte Einfluss auf die Entwicklung der Angebotskilometer. Ab 2016 wurde das «Sparszenarios Moderat» umgesetzt. Im Zeitraum 2017-2019 wurde auf Angebotsausbauten weitestgehend verzichtet. Die Angebotskilometer Bahn reduzierten sich zwischen 2017 und 2020 um 4 %.

Trotz weniger Angebotskilometer und obschon die Transportunternehmen Effizienzsteigerungen erzielen konnten, sind die Betriebskosten (Vollkosten) für das öV-Angebot im Kanton Schwyz insgesamt angestiegen. Grund dafür waren geänderte Rahmenbedingungen (z.B. Streckensperrung Zugsee Ost, Ausstieg Kanton Glarus aus der Mitfinanzierung beim Bahnangebot in der March, neue Regelung bei

der Zuschreibung von Fahrzeugfixkosten bei der SOB sowie die Inbetriebnahme der neuen Stossbahn).

Mit einem erfreulichen Nachfragewachstum von 5 % Personenkilometer bis 2019 konnten zusätzliche Billeiteinnahmen generiert werden. Die höheren Einnahmen haben die Entwicklung bei den Betriebskosten mehr als wettgemacht. Ab 2017 bis 2019 konnte der Kostendeckungsgrad der Schwyzer RPV-Linien kontinuierlich um 4.4 % auf 55.4 % gesteigert werden. Die Abgeltungen an die Transportunternehmen konnten reduziert werden.

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

Handlungsbedarf aus der Erfolgskontrolle für das öV-Grundangebot 2024-2027

Das öV-Grundangebot 2024-2027 soll an der positiven Entwicklung bis zum Jahr 2019 anknüpfen.

3.2 Stand der Umsetzung der öV-Massnahmen 2020-2023

Der Regierungsrat hat mit Beschluss am 18. September 2018 insgesamt 20 öV-Massnahmen für das öV-Grundangebot 2020-2023 beschlossen und mit Bericht und Vorlage zur Genehmigung an den Kantonsrat überwiesen.

Die nachfolgende Übersicht zeigt den Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen, welche im öV-Grundangebot 2020-2023 eingestellt sind (Siehe Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2020-2023 vom 23. März 2018.).

Der Kantonsrat hat das öV-Grundangebot 2020-2023 an seiner Sitzung vom 17. Dezember 2018 genehmigt.

Mit einem Soll-Ist-Controlling wurde der Umsetzungsstand der 20 Massnahmen per 31. Dezember 2021 überprüft

Von den insgesamt 20 Massnahmen konnten deren 17 termingerecht umgesetzt werden. Bei drei Massnahmen verzögert sich die Umsetzung, weil die Umsetzungsreife der Projekte noch nicht erfüllt ist.

Nr.	Region	Name Massnahme	Ziel der Massnahme	Umsetzung soll	Umsetzung ist	Status
1.1	Inner-schwyz	Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang	Die ganze Region profitiert vom Angebot und den Wachstumsimpulsen des NEAT-Angebots.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
1.2	Inner-schwyz	Arth – Schwyz direkt	Arth, Oberarth und Goldau werden an der öV-Drehscheibe am Bahnhof Arth-Goldau angeschlossen. Die öV-Verbindungen aus der Gemeinde Arth ins Zentrum von Schwyz und in den Talkessel werden verbessert.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
1.3	Inner-schwyz	Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen	Die kantonalen Buslinien werden als Durchmesserlinien geführt. Die Reiseverbindungen werden mit Direktverbindungen gestärkt. Die Umsteigeknoten werden entlastet.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
1.4	Inner-schwyz	Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 508	Die Vernetzung der Ortschaften und Einrichtungen im Talkessel Schwyz wird verbessert. Die Verkehrsverbindungen im Hauptkorridor Brunnen – Schwyz Zentrum – Schwyz SBB – Seewen werden gestärkt.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
1.5	Inner-schwyz	Urmiberg, Verlängerung Buslinie 507 für die Entwicklungsachse (ESP)	Die Arbeitsplatzgebiete der Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen werden mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.	Fahrplan 2023	Fahrplan 2026	Umsetzung verschoben 1)
2.1	Inner-schwyz	Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos	Die Erreichbarkeit der touristischen Einrichtungen in Morschach/Stoos wird verbessert und der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr erhöht.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt
2.2	Inner-schwyz	Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos	Die Erreichbarkeit des Spital Schwyz und der neuen Stoosbahn wird verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt
2.3	Inner-schwyz	Erreichbarkeit Mythenregion (Seite Schwyz)	Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Sonntag verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt

Nr.	Region	Name Massnahme	Ziel der Massnahme	Umsetzung soll	Umsetzung ist	Status
2.4	Mitte	Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig	Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Wochenende verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt
2.5	Mitte	2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal)	Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Wochenende verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt
3.1	Küssnacht	Stärkung Korridor Küssnacht – Fänn – Rotkreuz (ESP)	Der öV kann zu den Spitzenzeiten im Korridor Küssnacht – Fänn – Rotkreuz zusätzliche Anteile am Gesamtverkehr übernehmen.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
4.1	Ausser-schwyz Mitte Inner-schwyz	Ausserschwyz – Innerschwyz halb-stündliche Verbindungen	Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig sind besser mit dem Kantonshauptort und dem Schwyzer Talkessel Schwyz verbunden.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
4.2	Ausser-schwyz Mitte Inner-schwyz	Optimierung Angebot Innerschwyz-Ausserschwyz	Die öV-Verbindungen Ausserschwyz – Innerschwyz werden attraktiver und auf den NEAT Knoten Arth-Goldau ausgerichtet (Liniendurchbindung S31-S40)	Fahrplan 2021	Offen 2)	Umsetzung zurückgestellt 2)
5.1	Inner-schwyz Mitte (teilweise)	Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost	Die halbstündlichen Transportketten nach Zug und Zürich bleiben während der Sperre Zugersee Ost sichergestellt. Die regionalen Bus-Transportketten im Talkessel Schwyz bleiben sichergestellt.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt
5.2	Inner-schwyz	Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz	Die Erschliessung von Rotkreuz aus dem Talkessel Schwyz ist im Horizont 2021 sichergestellt.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
5.3	Region Mitte	Entwicklungsfeld Buskonzept Einsiedeln-Ybrig	Das Buskonzept Einsiedeln-Ybrig wird zukunftsgerichtet weiterentwickelt. Im Raum Einsiedeln wird das Angebot mit Durchmesserlinien verbessert.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2024 3)	Umsetzung verschoben 3)
5.4	Ausser-schwyz	Entwicklungsfeld Höfe, Optimierung Buskonzept	Das Bussystem Höfe wird für zukünftig geänderte Bahnfahrpläne fitgemacht. Der öV leistet einen Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im Raum Höfe.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt
5.5	Ausser-schwyz	Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil	Der öV übernimmt mehr Anteile am Pendlerverkehr über den Seedamm in Pfäffikon.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	umgesetzt
5.6	Inner-schwyz	Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz	Die etablierten Pendler-Zusatz-Verbindungen nach Luzern und Rotkreuz zur Hauptverkehrszeit sollen erhalten bleiben.	Fahrplan 2021	Fahrplan 2021	umgesetzt
5.7	Ausser-schwyz	Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung	Das Bahnangebot der S27 soll als Übergangslösung bis Wiedereinführung der Zugshalte der Zürcher S-Bahn in Reichenburg und Schübelbach-Buttikon weitergeführt werden.	Fahrplan 2020	Fahrplan 2020	4) Weiterführen

Abbildung 4: Übersicht Soll-Ist Abgleich öV-Massnahmen 2020-2023

Verweise

1) Die Erschliessung des Gebiets Wintersried – ESP Zeughausareal Seewen mit dem öV ist ab Inbetriebnahme der neuen Muotabrücke West vorgesehen (voraussichtlich ab Fahrplan 2026)

2) Die Durchbindung der S31 Arth-Goldau – Biberbrugg mit der S40 Biberbrugg – Rapperswil zu einer Durchmesserinlinie Arth-Goldau – Rapperswil ist zurückgestellt, bis das mittel-langfristige Angebot im Korridor geklärt ist (Infrastruktur-Abhängigkeiten).

3) Die Weiterentwicklung des Buskonzepts Einsiedeln – Alpthal – Ybrig erfolgt in Abstimmung mit dem Ortsbus Einsiedeln. Das Konzept ist in Abstimmung Bezirk Einsiedeln und dem AöV Schwyz erarbeitet und die Umsetzung ist ab Fahrplan 2024 vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt vorbehältlich der Zustimmung der Stimmbürger des Bezirks Einsiedeln für das neue Ortsbuskonzept sowie des Regierungsrates/Kantonsrates zum Grundangebot 2024-2027.

4) Das Entwicklungsfeld zur Sicherstellung der Bahnerschliessung in der Obermarch wird im öV-Grundangebot

2024-2027 weitergeführt, damit flexibel auf die Entwicklung des Projekts Überholgleisanlage Siebnen-Wangen reagiert werden kann.

Handlungsbedarf aus dem Soll-Ist-Abgleich der Massnahmen-Umsetzung

Die noch nicht umgesetzten Massnahmen aus dem öV-Grundangebot 2020-2023 werden in das öV-Grundangebot 2024-2027 übernommen:

Massnahme 1.5 Verlängerung Buslinie 507 für den ESP Urmiberg Teil Seewen.

Massnahme 4.2 Prüfung Liniendurchbindung S31 – S40 (Innerschwyz – Ausserschwyz).

Massnahme 5.3 Entwicklungsfeld Buskonzept Einsiedeln.

Das Entwicklungsfeld 5.7 «obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung» wird verlängert und im öV-Grundangebot 2024-2027 weitergeführt.

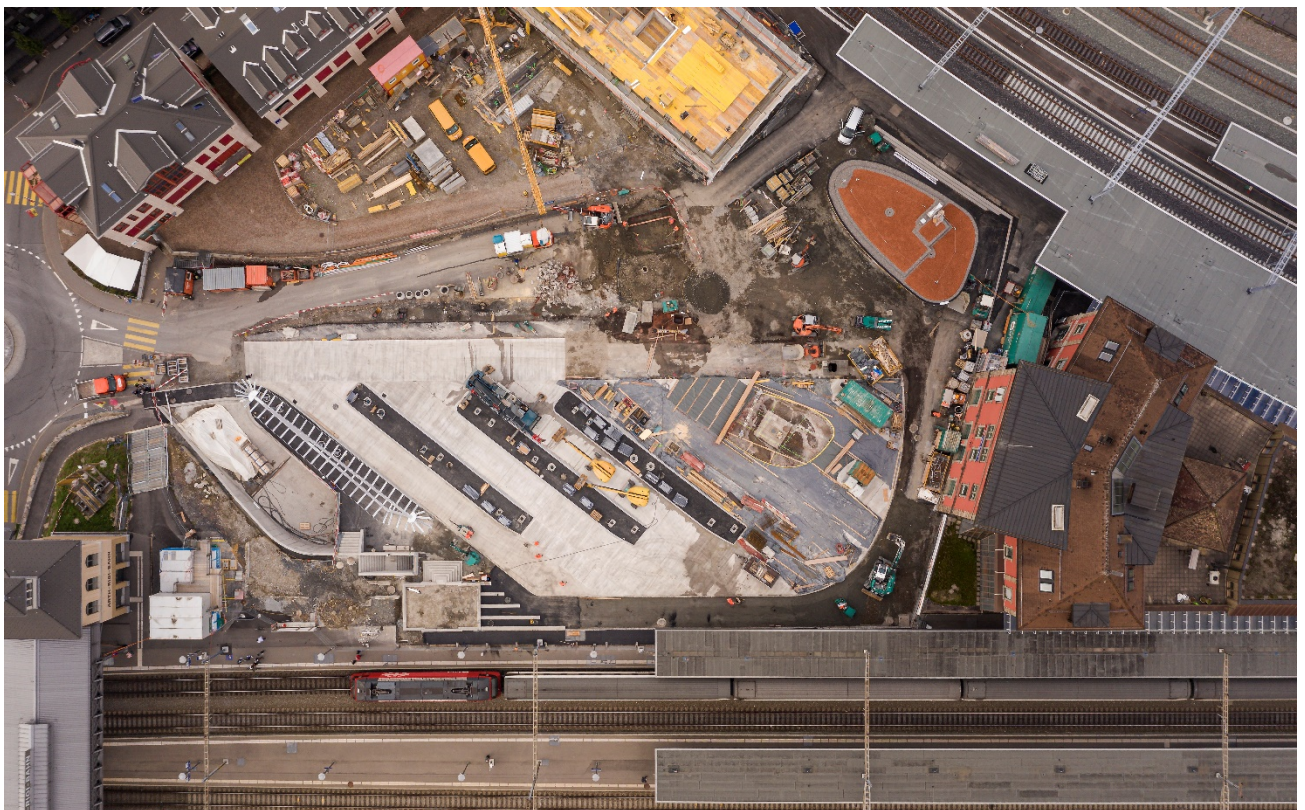


Bild Baudepartement Kanton SZ, Herbst 2020:

Die Umbauarbeiten beim NEAT-Bahnhof Arth-Goldau sind im Jahr 2020 noch in vollem Gange. Die Gemeinde Arth und die SBB konnten die Arbeiten beim neuen Bushof und beim Bahnhof fristgerecht abschliessen und eine topmoderne Infrastruktur für den öV-Betrieb freigeben. Dies ermöglichte die Umsetzung des neuen Talkesselkonzepts ab 2021.

3.3 Rückmeldungen der Bezirke und Gemeinden

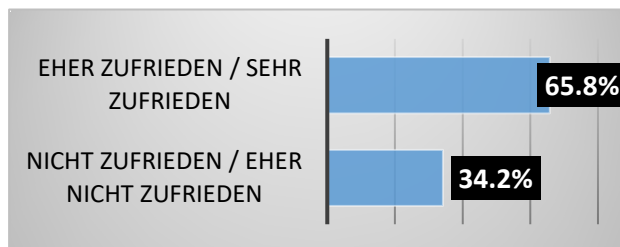
Das Amt für öffentlichen Verkehr hat im Frühling 2021 die Erarbeitung des öV-Grundangebots 2024-2027 gestartet. In einem ersten Schritt wurden im März 2021 die Bezirke und Gemeinden zu einer Mitwirkung eingeladen. Sie hatte zum Ziel, die Wünsche und Erwartungen der Bezirke und Gemeinden anzufragen, Vorschläge und Ideen zu erfahren um Schwachstellen im laufenden öV-Grundangebot 2020-2023 aufzudecken. Gleichzeitig wurde die Mitwirkung genutzt, um den Bezirken und Gemeinden ausgewählte Fragen zur Mobilität zu stellen.

- 21 Bezirke und Gemeinden haben eine Rückmeldung gemacht (64 %).
- 19 Bezirke und Gemeinden haben sich an der Umfrage beteiligt (58 %). Sie repräsentieren rund 73 % der Bevölkerung (117 903 Einwohner von total 161 481 Einwohner; Stand Dezember 2020).

Die Rückmeldungen wurden analysiert und ausgewertet. Die Ergebnisse aus der Befragung sind nachfolgend aufgeführt:

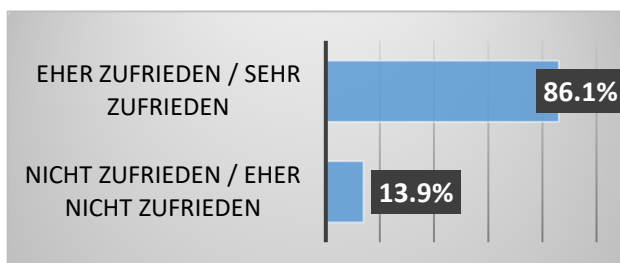
Frage 1:

Wie zufrieden sind Sie mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs in Ihrem Bezirk, Ihrer Gemeinde?



Frage 2:

Haben Sie konkrete Verbesserungsvorschläge zum öV-Angebot in Ihrem Bezirk, Ihrer Gemeinde?

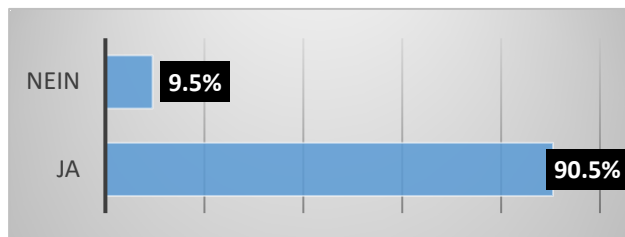


Bemerkungen

- 13 Bezirke und Gemeinden meldeten den Wunsch für Taktverdichtungen beim bestehenden Angebot an.
- 9 Bezirke und Gemeinden regten die Aufnahme bestehender oder neuer öV-Linien ins öV-Grundangebot an (8 Buslinien, 1 Seilbahn, 1 Schifflinie).
- 8 Bezirke und Gemeinden meldeten Infrastrukturbegehren an.
- 5 Bezirke und Gemeinden verlangten die Aufnahme von Nachtangeboten ins öV-Grundangebot.

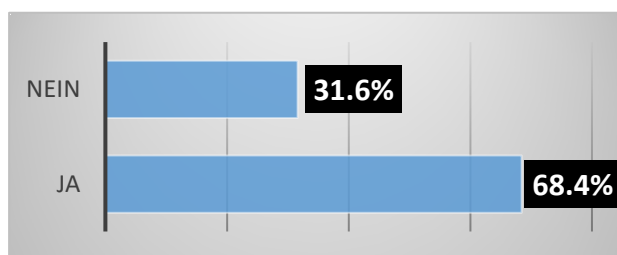
Frage 3:

Sind Sie mit den vom Regierungsrat festgelegten Handlungsfeldern für das öV-Grundangebot 2024-2027 einverstanden?



Frage 4:

Gibt es aus Sicht Ihres Bezirks, Ihrer Gemeinde weitere Handlungsfelder im Grundangebot 2024-2027 zu berücksichtigen?

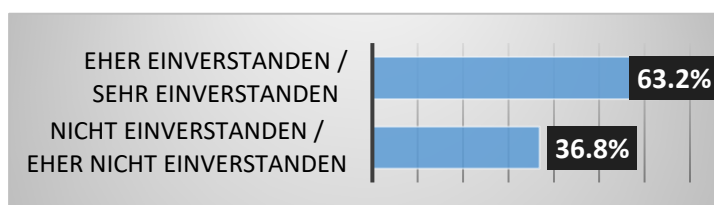


Bemerkungen

Als zusätzliche Handlungsfelder wurden von Bezirken oder Gemeinden genannt:

- Aufnahmen ins öV-Grundangebot:
 - öV-Erschliessung ESP Arbeitsplätze, Wohngebiete und Gewerbegebiete, touristische Linien, Nachtangebote.

Frage 5: Sind Sie mit der Stossrichtung eines stabilen Finanzrahmens als Ziel im öV-Grundangebot 2024-2027 einverstanden?

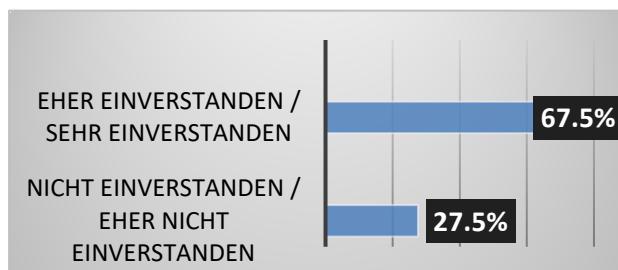


Bemerkungen

- Ein stabiler Finanzrahmen wird von 2/3 der Bezirke & Gemeinden grundsätzlich begrüsst bzw. eher begrüsst.
- Ein Moderater Angebotsausbau wird allerdings erwartet und soll nicht an Vorgaben des Finanzrahmens scheitern.
- Insbesondere die Bezirke und Gemeinden, welche die Aufnahme zusätzlicher Angebote im öV-Grundangebot 2024-2027 verlangen, oder einen Nachholbedarf beim öV-Angebot ausmachen, zeigen sich mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Stossrichtung eines stabilen Finanzrahmens nicht bzw. eher nicht einverstanden.

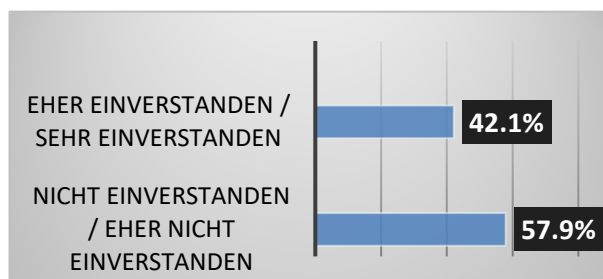
Frage 6:

Soll das Mobilitätswachstum im Kanton Schwyz verstärkt auf den öV (öffentlichen Verkehr) und den Langsamverkehr (Fussverkehr, Veloverkehr) gelenkt werden?



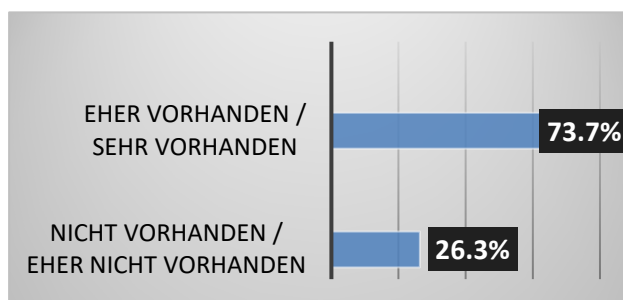
Frage 7:

Erachten Sie Mobility-Pricing im Kanton Schwyz als eine Chance, um Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässigere Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen?



Frage 8:

Wie schätzen Sie in Ihrem Bezirk, Ihrer Gemeinde die Zustimmung für Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr und der kombinierten Mobilität ein?



Handlungsbedarf aus der Anhörung der Bezirke und Gemeinden

Die Gesuche der Bezirke und Gemeinden für Verbesserungen beim bestehenden Angebot sind in die Erarbeitung des öV-Grundangebots 2024-2027 eingeflossen.

Bei den zusätzlichen Handlungsfeldern wurde die Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) aufgenommen. Kantonale ESP sollen mit geeigneten Massnahmen an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden, weil hier der öV als Massentransportmittel seine Stärken ausspielen kann und mit einem guten öV-Angebot die Standortattraktivität der ESP für die Ansiedelung neuer Unternehmen erhöht werden kann.

Die Begehren zu den Themen Nachtangebot und touristischer Verkehr werden mit der Beantwortung des parlamentarischen Vorstosses «Motion M10/21 «Nachtangebote und Ausflugsverkehr ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs 2024-2027 aufnehmen» behandelt. Im öV-Grundangebot 2024-2027 wird dazu ein Entwicklungsfeld eingestellt.

3.4 Richtplancontrolling 2021

Das revidierte Raumplanungsrecht des Bundes verlangt von den Kantonen alle vier Jahre einen Bericht über den aktuellen Umsetzungsstand der kantonalen Richtplanung (KRP), dies erstmals im Jahr 2021.

Unter dem Lead des Amtes für Raumentwicklung wurde der Controlling Bericht erarbeitet und vom Regierungsrat zuhanden des Bundes und des Kantonsrats verabschiedet.

Mit einem Soll-Ist-Vergleich wurden in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft und weitere Raumnutzungen Folgerungen gezogen und der Handlungsbedarf für die nächste Richtplananpassung definiert.

Für die erstmalige KRP-Controlling wurden eine methodische und instrumentelle Grundlage geschaffen. Sie enthält für den öffentlichen Verkehr nachfolgende Indikatoren:

Richtplanziele:	Bezug zum KRP	Indikatoren
V8, Sicherstellung der Attraktivität des öV	RES-1.9 V-3.1	Einwohner und Beschäftigte nach öV-Güteklassen
V9 Verbesserung des Modal Splits zugunsten des öV	RES-1.9	Entwicklung des Modal Split
V10 Mindestens Beibehaltung der aktuellen Erschliessungsqualität in allen Gemeinden	RES-1.9	öV-Erschliessung in den Bauzonen

Abbildung 5: Übersicht Richtplanziele und Messindikatoren öV

Ergebnisse ARE aus dem Controlling-Bericht

Ziel	Entwicklung	Beurteilung
Siedlung: S3 Lenkung des Wachstums hauptsächlich auf die bereits gut erschlossenen Räume	Die ÖV-Erschliessung der Einwohner und Arbeitsplätze konnte von 2016 bis 2020 im urbanen und periurbanen Raum leicht gesteigert werden. Im ländlichen Raum fand keine Verbesserung statt.	Die ÖV-Erschliessung der Einwohner und Arbeitsplätze konnte nur leicht und nur im urbanen sowie im periurbanen Raum verbessert werden.
Verkehr: V8 Sicherstellung der Attraktivität des öV	Die ÖV-Erschliessung der Einwohner und Arbeitsplätze hat sich gesamtkantonal zwischen 2016 und 2020 leicht verbessert. Dies jedoch nur im urbanen Raum, während sich die Erschliessung im ländlichen Siedlungsraum leicht verschlechterte. Die Nachfrageentwicklung ab 2011 bei Bahn und Bus liegt zwischen 14 % und 20 % sowie auf dem übergeordneten Strassennetz bei rund 11 % und befindet sich somit über der relativen Bevölkerungsentwicklung. Die Entwicklung auf dem Kantonsstrassennetz ist mit 4 % hingegen tiefer.	Die Entwicklung der ÖV-Erschliessung war gesamtkantonal leicht positiv, jedoch nahm sie im ländlichen Siedlungsraum ab. Das Fahrgastaufkommen konnte sowohl auf der Bahn als auch beim Busverkehr gesteigert werden. Dies deutet darauf hin, dass die Attraktivität des ÖV im Grundsatz sichergestellt werden konnte.
Verkehr V9 Verbesserung des Modal Splits zugunsten des ÖV	Strecken im Inland werden zu 70 % mit dem MIV und zu 22 % mit dem ÖV absolviert, während der Anteil Fuss- und Veloverkehr 6 % beträgt.	Das Ziel der Verbesserung des Modal Splits zugunsten des ÖV wird erreicht.

Ziel	Entwicklung	Beurteilung
	Der MIV-Anteil liegt höher als im CH-Durchschnitt. Zwischen 2010 und 2015 wird eine leichte Zunahme des ÖV-Anteils verzeichnet.	Der MIV-Anteil ist jedoch immer noch vergleichsweise hoch.
Verkehr V10 Mindestens Beibehaltung der aktuellen Erschliessungsqualität in allen Gemeinden	Im urbanen und periurbanen Raum konnte die ÖV-Erschliessung der Bauzonen zwischen 2016 und 2020 leicht verbessert werden, im ländlichen Siedlungsraum hat sie sich jedoch teilweise verschlechtert. Bei der MIV-Erschliessung wurde 2020 der Tunnel der Südumfahrung Küssnacht dem Verkehr übergeben.	Im ländlichen Siedlungsraum konnte die ÖV-Erschliessungsqualität (gemäss ÖV-Güteklassen des Bundes) nicht in allen Gemeinden beibehalten werden. Ansonsten leicht positive Entwicklung.

Abbildung 6: Controlling-Bericht, Übersicht Ergebnisse ARE

Fazit und Handlungsbedarf

Siehe auch Berichterstattung KRP Kapitel 5.2.

Zwischen 2016 und 2020 hat sich die ÖV-Erschliessung der Einwohner und Arbeitsplätze (VZÄ) gesamtkantonal leicht verbessert. Die Zunahme fand vor allem im urbanen und teilweise im periurbanen Siedlungsraum statt, im ländlichen Raum gab es keine Verbesserung.

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

Die Nachfrage auf den Buslinien (ohne Ortsbusse) im Kanton Schwyz hat zwischen 2011 und 2019 ebenfalls zugenommen und zwar in der Grössenordnung von 20 %. Stark

zugelegt hat diese Nachfrage in der ersten Hälfte der 2010er Jahre. Die Nachfragesteigerung im ÖV ist somit seit 2011 relativ gesehen stärker als die Bevölkerungsentwicklung im Kanton Schwyz (+9 %).

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist im Jahr 2015 mit einem Anteil von 70 % nach wie vor das Transportmittel, mit dem die längsten Strecken im Inland absolviert werden. Der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Strecken beträgt 22 %. Der Fuss- und Veloverkehr (LV) beträgt 6 %.

Der Modal Split hat sich zwischen 2010 und 2015 aber zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben (+4 %-Punkte). Neuere Mikrozensusdaten liegen aufgrund der Pandemie noch nicht vor.

3.5 Qualitätsmessung

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) betreibt im Regionalen Personenverkehr ein Qualitätsmesssystem (QMS). Rund 60 teilzeitlich angestellte Testkundinnen und -kunden eines externen Unternehmens messen im Auftrag des BAV Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ordnung, die Unversehrtheit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Qualität der Fahrgastinformation in der ganzen Schweiz. Seit 2020 fliessen zudem auch die Pünktlichkeitsdaten der Transportunternehmen ins QMS ein. Mit dem QMS will das BAV sicherstellen, dass die öffentliche Hand und die Fahrgäste für die von ihnen investierten Mittel im RPV qualitativ hochstehende Leistungen erhalten.

Das BAV erstellt seit 2017 einen jährlichen Bericht, in dem die Ergebnisse und Pünktlichkeitswerte aller 68 Busunternehmen in der Schweiz miteinander verglichen werden und als Rangliste publiziert werden. Die Busunternehmen im Kanton Schwyz schneiden seit Beginn der Qualitätsmessungen im schweizweiten Ranking regelmässig mit absoluten Spitzenplätzen ab.

- Die Auto AG Schwyz wurde im Jahr 2017 zur Busunternehmen mit der besten Qualität aller Schweizer Busunternehmen gekürt.
- Die Busbetriebe Bamert GmbH hat in den Jahren 2019 und 2020 sogar zwei Jahre hintereinander das allerbeste Resultat aller 68 Schweizer Busunternehmen erzielt.

Diese Busbetriebe schneiden im BAV-Ranking am besten und schlechtesten ab – das sagen sie zum Resultat (Abo)



1. Busbetriebe Bamert GmbH (98.85 Punkte)
2. Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (98.72 Punkte)
3. Auto AG Schwyz (98.55 Punkte)
4. Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (98.52 Punkte)
5. Transports publics fribourgeois Trafic SA (98.39 Punkte)

Abbildung 7: Bild, Quelle Mobimag.ch, 25. Juni 2020

Schwyz hat das beste Bus-Angebot



Ein Bus der Auto AG Schwyz in Küssnacht. | Archivbild

REGIONALVERKEHR - Das Bundesamt für Verkehr hat die Qualität im öffentlichen Regionalverkehr bewertet. Die Zentralschweizer Kantone schneiden sehr gut ab. Der Kanton mit den besten Bussen ist Schwyz.

Abbildung 8: Bild, Quelle Bote der Urschweiz, 25. Juni 2018

4 Weiterentwicklung Angebot

Zur Weiterentwicklung des Angebots sind im öV-Grundangebot 2024-2027 insgesamt 24 Einzelmassnahmen und Entwicklungsfelder geplant. Sie sind im Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024-2027 detailliert beschrieben und erlauben einen transparenten Einblick in die Ziele der Massnahmen, den erwarteten Nutzen sowie die finanziellen Auswirkungen

4.1 Region March/Höfe

Ab 2024 wird im urbanen/periurbanen Hauptkorridor Pfäffikon - Altendorf – Lachen – Galgenen - Siebnen-Wangen das Busangebot verbessert und die Attraktivität des öV gesteigert. Die Busse verkehren von Montag bis Samstag tagsüber neu durchgehend im ¼ Stundentakt.

Die Verkehrsdrehscheibe Siebnen-Wangen in der March wird ab 2024 attraktiver mit der Verkehrsdrehscheibe Uznach (Region Obersee-Gaster) verbunden. Die Busse verkehren von Montag bis Samstag tagsüber durchgehend halbstündlich. Die dazwischenliegenden Gemeinden Wangen und Tuggen profitieren von einem verbesserten öV-Angebot.

Die öV-Erschliessung der Ortschaft Nuolen und der Kantonsschule Ausserschwyz in Nuolen wird ab 2024 neu organisiert, verbessert und in die bestehende Buslinie 525 Lachen – Siebnen-Wangen integriert. Nuolen wird neu auch am Samstag und Sonntag mit dem Bus bedient.

Die Entwicklung der Bahnerschliessung in der Obermarch wird unverändert durch die Inbetriebnahme der geplanten Überholgleisanlage in Sieben-Wangen bestimmt. Damit auf die Projektfortschritte flexibel reagiert werden kann, wird im öV-Grundangebot 2024-2027 ein Entwicklungsfeld eingestellt. Es berücksichtigt die geplanten Angebotsschritte in der Obermarch vom aktuellen Zustand 2022 bis zum Zielzustand 2027/2028.

4.2 Region Mitte

Ab 2024 wird auf Wunsch der Gemeinde Alpthal und des Bezirks Einsiedeln die Streckenführung der Buslinie 554 Einsiedeln – Alpthal - Brunni angepasst. Die neue Streckenführung verbessert in Alpthal die Verkehrssicherheit für die Schulkinder und ermöglicht der Gemeinde, die Bushaltestelle bei der Kirche behindertengerecht auszubauen. In Einsiedeln ermöglicht die geänderte Streckenführung, die öV-Erschliessung der Quartiere in der Allmeindstrasse und Grotzenmühlestrasse zu verbessern. Sie ist zudem Bestandteil des geplanten neuen Buskonzepts Einsiedeln ab 2025.

Ab 2025 plant der Bezirk Einsiedeln die Umsetzung eines neuen Buskonzepts. Anstelle des heutigen Ortsbus sollen die Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete ausgenutzt werden. Die kantonalen Linien werden dann im Auftrag des Bezirk Einsiedeln als Durchmesserlinien vom Bahnhof Einsiedeln weiter in die verschiedenen Dorfquartiere geführt. Das neue Buskonzept wird vorbehaltlich der Zustimmung des Stimmbürgers umgesetzt (Abstimmung Sachgeschäft am 15. Mai 2022).

Das neue Buskonzept Einsiedeln verändert das Angebot der kantonalen Buslinien wie folgt:

- Die Buslinien 555/556 aus dem Ybrig werden vom Bahnhof Einsiedeln ins Gewerbegebiet Kobiboden verlängert.
- Die Buslinie 551 ab Biberbrugg/Bennau wird neu anstatt via Zürichstrasse via Wasenmattstrasse, Stichfahrt Horgenberg und grosser Herrgott zum Bahnhof Einsiedeln geführt. Die Linie 551 verkehrt neu auch am Sonntag. Die Standzeit der Linie 551 beim Bahnhof Einsiedeln wird für eine Verlängerung zum Spital und weiter bis zur Rietstrasse ausgenutzt.
- Die Buslinie 552 ab Willerzell – Egg wird vom Bahnhof Einsiedeln bis zum Spital und in die Rietstrasse verlängert.
- Die Buslinie 554 ab Alpthal wird vom Bahnhof Einsiedeln bis ins Brül verlängert.

Mit dem neuen Buskonzept Einsiedeln können Synergien zwischen dem vom Kanton bestellten Regionalverkehr und dem vom Bezirk bestellten Ortsverkehr genutzt werden. Die Wirtschaftlichkeit des öV wird insgesamt verbessert. Gleichzeitig wird das öV-Angebot im Raum Einsiedeln mit neuen Direktverbindungen attraktiver.

4.3 Region Innerschwyz/Küssnacht

Verkehrsregion Innerschwyz

Ab 2024 wird im Schwyzer Talkessel das im Jahr 2021 umgesetzte neue Talkesselkonzept punktuell verbessert:

- Im Urbanen/periurbanen Streckenabschnitt Brunnen SBB – Brunnen See – Brunnen Schiller (- Gersau) werden die Betriebszeiten der Buslinie 508 am Samstag angepasst, weil damit die Anschlüsse in der Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB zur Bahn verbessert werden können (Interregio-Anschluss von/nach Zug-Zürich/Luzern und S2 von/nach Baar Lindenpark).

- Bei der Buslinie 502 werden zwischen Schwyz und Steinen die bestehenden Taktlücken im Fahrplan geschlossen. Die Gemeinde Steinen wird damit von Montag bis Samstag tagsüber durchgehend halbstündlich mit Schwyz Zentrum und den weiteren Ortschaften im Talkessel verbunden sein.

- Ab circa 2026 werden die Arbeitsplatzgebiete und Freizeitanlagen Wintersried sowie der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Seewen mit der Verlängerung der Buslinie 507 mit der regionalen Verkehrsdrehscheibe Schwyz Zentrum verbunden. Die Planung des Busangebots wird in Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Gemeinde Schwyz erfolgen. Voraussetzung ist die Inbetriebnahme der neuen Muotabrücke West.

- Ab 2027 soll auf dem Areal Kaltbach in Schwyz ein neues Verwaltungs- und Sicherheitszentrum bezogen werden. Es dient primär als Ersatz für das Verwaltungsgebäude an der Bahnhofstrasse 15 in Schwyz und ermöglicht gleichzeitig auch die Zusammenführung verschiedener Blaulichtorganisationen und die Aufhebung zahlreicher Mietlösungen. Damit die insgesamt 500 Arbeitsplätze direkt an die Bahn angeschlossen werden können, ist die Verlängerung der Buslinie 508 von der Verkehrsdrehscheibe Schwyz SBB / Seewenmarkt bis zum neuen Verwaltungsstandort Kaltbach vorgesehen.

- Im Rahmen eines Entwicklungsfeldes wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ingenbohl geprüft, mit welchen geeigneten Massnahmen der ESP Brunnen Nord an das kantonale öV-Grundangebot angeschlossen werden kann.

Verkehrsregion Küssnacht am Rigi

- In Zusammenarbeit mit dem Kanton Zug wird im Korridor Küssnacht am Rigi – ESP Fänn – Risch – Rotkreuz das Busangebot der Linie 53 weiterentwickelt.

Die Taktlücken beim «Linienast» 53b Küssnacht SBB – Rotkreuz werden schrittweise und nachfrageorientiert geschlossen. Im Zielzustand soll das Zentrum von Küssnacht viertelstündlich mit dem kantonalen ESP Fänn, Risch und der Verkehrsdrehscheibe Rotkreuz verbunden sein.

- Der Kanton Luzern will das Busangebot im Korridor Vitznau – Weggis – Küssnacht – Rotkreuz überprüfen und zukunftsgerichtet weiterentwickeln. Dies, nachdem sich mit Einführung des Fahrplans 2021 die Transportketten und Verkehrsströme von den Luzerner Seegemeinden in Richtung Küssnacht – Rotkreuz etwas verändert haben.

- Der Bezirk Küssnacht hat beantragt, die öV-Erschliessung im Korridor Küssnacht – Merlischachen – Meggen zu überprüfen und zu verbessern.

- Die Zuverlässigkeit im Busnetz von Küssnacht ist aktuell durch eine ungenügende Kapazität beim Kreisel Fänn (Autobahnzubringer A4) negativ geprägt. Ab 2024 sind im Zusammenhang mit der Zentrumsgestaltung Küssnacht während zwei Jahren weitere Einschränkungen für den Busverkehr zu erwarten.

- Mit einem Entwicklungsfeld «Küssnacht» sollen die unterschiedlichen Anliegen, Ansprüche und sich verändernder Rahmenbedingungen gebündelt werden. Mit Einbezug aller beteiligten Stellen sollen die erforderlichen Abklärungen durchgeführt werden und Lösungen zeitnah umgesetzt werden können.



Bild AöV SZ Samstag 25. September 2021:

Reisende steigen beim neuen, modernen Bushof Pfäffikon SZ von den Zügen auf die Regionalbusse in Richtung March/Höfe.

5 Entwicklungsfelder

Aufgrund von Unsicherheiten und unklaren Rahmenbedingungen oder Abhängigkeiten mit noch nicht bekannten übergeordneten Entwicklungen und Entscheiden können einige Handlungsfelder zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fertig geplant und detailliert im öV-Grundangebot 2024-2027 als konkrete Massnahme aufgezeigt werden.

Damit der Regierungsrat wenn nötig flexibel und rechtzeitig reagieren kann, werden im öV-Grundangebot 2024-2027 sogenannte «Entwicklungsfelder» eingestellt. Sie ermöglichen, Projekte weiterzuentwickeln und erlauben dem Regierungsrat, die Massnahmen kurzfristig, innerhalb des öV-Grundangebots 2024-2027, umzusetzen.

Die Entwicklungsfelder für die Zeitperiode 2024-2027 sind im Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024-2027 detailliert beschrieben. Die Kostenschätzungen sind im Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 berücksichtigt. Auf die möglichen Auswirkungen auf das Mengengerüst der öV-Linien wird im Linienraster des öV-Grundangebots hingewiesen.

Im öV-Grundangebot 2024-2027 sind sechs Kategorien von Entwicklungsfeldern eingestellt:

- Angebot
- Innovationen
- Nachtangebot
- Raumplanung
- Umwelt
- Mehr Wettbewerb im öV

5.1 Entwicklungsfeld Angebot

Das Entwicklungsfeld «Angebot» berücksichtigt sich abzeichnende Anpassungen beim Angebot. Die Projekte haben die Umsetzungsreife jedoch noch nicht vollständig erlangt. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn Abhängigkeiten zu Inbetriebnahme-Terminen von Infrastrukturen bestehen, noch zusätzliche Abklärungen/Entscheidungen erforderlich sind oder die Abstimmung/Einigung mit anderen Mitbestellern (z.B. Bund, Nachbarkantone, Bezirke & Gemeinden etc.) noch ausstehen.

Handlungsfelder Angebot

Im öV Grundangebot 2024-2027 sind für den Bereich Angebot fünf Entwicklungsfelder eingestellt.

Die Ziele, Massnahmen, Nutzen und Kosten sind im Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024-2027 detailliert beschrieben:

- Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung
- Busangebot Reichenburg – March - Gaster - Biltlen
- Durchmesserlinie Rapperswil - Arth-Goldau
- Küssnacht a. R., Weiterentwicklung Busangebot
- Pandemie und ihre langfristigen Auswirkungen

5.2 Entwicklungsfeld Innovationen

Die Megatrends Globalisierung, Digitalisierung und Individualisierung, der Klimawandel und die Demographie mit der Migration und Alterung der Gesellschaft sind die zentralen Treiber der Verkehrsentwicklung. Hinzu kommen weitere, teilweise kurzfristige Entwicklungen, welche sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken (fossilsfreie Antriebe, Corona-Pandemie).

Der öffentliche Verkehr hat sich proaktiv den Entwicklungen anzupassen, um auch zukünftig ein effizientes, attraktives und kundengerechtes Angebot anbieten zu können. Es ist heute noch schwierig vorherzusagen, wie schnell und wohin sich einige Trends und Innovationen in den nächsten Jahren entwickeln werden.

Es ist wichtig, die Entwicklungen genau zu beobachten und neue Erkenntnisse rechtzeitig in die öV-Planungen einfließen zu lassen. Gerade bei Innovationen (Ideen, Erfindungen) kann es sein, dass der Nutzen oder Wert erst nach einer langen Phase entdeckt wird. Bei den allermeisten Innovationen ist zum Zeitpunkt ihrer Schaffung nicht klar, ob und falls ja wie erfolgreich sie sich in Zukunft durchsetzen werden.

Das Bundesamt für Verkehr unterstützt seit 2021 Innovation im regionalen Personenverkehr. Es stellt dafür über den Verpflichtungskredit RPV jährlich fünf Millionen Franken zur Verfügung. Diese Mittel sollen insbesondere den Transportunternehmen für praxisnahe Innovationsprojekte zugutekommen.

Der Kanton Schwyz begrüsst Innovations-Projekte, welche zu einer Steigerung der Attraktivität, der Qualität, der Wirtschaftlichkeit oder der Effizienz des regionalen Personenverkehrs beitragen können. Er unterstützt solche Projekte bei Zweckmässigkeit im Rahmen seiner Zuständigkeit.

On-Demand Angebote

Im Bereich Innovationen öffentlicher Verkehr stehen aktuell insbesondere «On-demand-Angebote» für eine Verbesserung des gesamten Mobilitätsangebots im Fokus. On Demand-Angebote sind Dienstleistungen, die dem Kunden auf Abruf über eine Buchungsmöglichkeit zur Verfügung steht. Dabei erfolgt die Fahrt meist ohne fixen Fahrplan oder fixe Route und ähnliche Fahrten mehrere Personen

werden gebündelt. Die zukünftige Flexibilisierung des Fahrplans verspricht das Mobilitätsangebot für die Kundinnen und Kunden zu verbessern und gleichzeitig den Subventionsbedarf der öffentlichen Hand, speziell im ländlichen Raum, zu senken.

Pilotbetrieb in Einsiedeln gestartet

Der öffentliche Verkehr im Kanton Schwyz bietet mit seinen eindrucksvollen Landschaften ein besonderes Erlebnis. Der Anteil «Ausflugsverkehr» ist im Kanton Schwyz bedeutend. Die Nachfrage des Ausflugsverkehrs ist oft volatil (witterungsabhängig) und es ist eine Herausforderung, den Ausflugsverkehr ressourcenschonend zu bewältigen. Das Amt für öffentlichen Verkehr hat in Zusammenarbeit mit PostAuto AG Region Ostschweiz auf der Buslinie 60.554 Einsiedeln – Alpthal – Brunni (-Mythenregion) einen Pilotbetrieb für einen «On-demand-Linienerverkehr» gestartet. Seit 15. Dezember 2019 verkehren auf der Linie 60.554 Einsiedeln – Alpthal – Brunni (-Mythenregion) wetterabhängige Bedarfskurse. Bestimmte Buskurse am Wochenende verkehren nachfrageorientiert, nur bei angekündigtem schönem Wetter.

Der Pilotbetrieb hat zum Ziel, Erfahrungen zu sammeln, wie ausgehend von einem definierten Minimalangebot der Fahrplan in Zukunft entsprechend der Nachfrage vermehrt flexibel variiert und mit einer zu definierenden Vorlaufzeit publiziert werden könnte.

On-Demand im Flächenverkehr

Das Thema «öV ohne festen Fahrplan» hat in letzter Zeit schweizweit grosse Beachtung erhalten. Zum einen ermöglicht die Digitalisierung neue Möglichkeiten. Zum anderen gilt es auf öV-Linien mit schwacher Nachfrage und tiefer Kostendeckung durch eine bessere Abstimmung des Angebots auf die disperse Nachfrage unnötige (leere) Fahrten zu reduzieren und Kosten einzusparen, ohne dabei die Grundversorgung einschränken zu müssen.

Das Amt für öffentlichen Verkehr beteiligt sich in Zusammenarbeit mit den Kantonen GL, SH, AI, AR, TG, SG und GR an einer Studie. Sie soll aufzeigen, welche Formen von öV-Bedarfsangeboten im ländlichen Raum mit schwacher Nachfrage das Potenzial haben, als mögliche Alternative zu konventionellen Buslinien den Service Public effizienter zu gewährleisten. Ergebnisse werden im Herbst 2022 erwartet.

Handlungsfeld Innovationen

Für den Bereich Innovation wird im öV-Grundangebot 2024-2027 das Entwicklungsfeld «öV ohne festen Fahrplan» eingestellt. Mit dem Entwicklungsfeld wird insbesondere untersucht, welche Formen von öV-Bedarfsangeboten im ländlichen Raum mit schwacher Nachfrage das Potenzial haben, als mögliche Alternativen

zu konventionellen Buslinien den Service Public effizienter als heute zu gewährleisten.

5.3 Entwicklungsfeld Nachtangebot

Als Schwachstelle im Schwyzer öV werden wiederholt fehlende Heimreise-Verbindungen in den Nächten an den Wochenenden und Feiertagen angemeldet (Rückreise-Verbindungen zwischen 01-03 Uhr).

Die Städte Zürich und Luzern bieten der Schwyzer Bevölkerung rund um die Uhr ein attraktives urbanes Freizeitangebot für alle Bedürfnisse. Die beiden Städte sind insbesondere am Wochenende Freizeit-Ausgeh-Hotspots mit attraktiven Einkaufs-, Sport- und Freizeitaktivitäten sowie einem vielfältigen kulturellen Angebot (Besuche von Restaurants, Bars, Cafés, Shopping, Kultur, Sport- und weitere Freizeiteinrichtungen).

Die Angebote in der Stadt Zürich sind sowohl für Auserschwyz als auch Innerschwyz sehr attraktiv, während die Stadt Luzern durch ihre Nähe vor allem für den Raum Innerschwyz und Küssnacht von grosser Bedeutung ist.

Tagsüber und abends bestehen mit dem öffentlichen Verkehr regelmässige Reiseverbindungen nach Zürich und Luzern.

Einige Bezirke und Gemeinden im Kanton Schwyz bieten ihrer Bevölkerung Nachtverbindungen an den Wochenenden an. Sie bestellen und finanzieren diese Leistungen ohne Beteiligung des Kantons. Das bestellte Nachtangebot berücksichtigt dabei die lokalen Interessen und ist nicht immer auf das weitere öV-Netz abgestimmt.

Die «Strategie öffentlicher Verkehr 2030» hält unter Punkt 4.1.4. Freizeitverkehr Folgendes fest: «Soweit wirtschaftlich tragbar werden die Angebote zu den Freizeit- und Einkaufsverkehrs-Destinationen ausgebaut» und «Auf nachfragegestärkten Achsen wird ein systematisiertes, nachfrageorientiertes Nachtangebot aufgebaut»

Der Regierungsrat unterstützt diese strategische Stossrichtung grundsätzlich. Aufgrund der Corona-Pandemie ist der öffentliche Verkehr aktuell jedoch massiv in Schieflage geraten und auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Die pandemische Lage bleibt weiterhin unsicher und eine vollständige Erholung der öV-Nachfrage (und damit der Billeiteinnahmen) wird längere Zeit in Anspruch nehmen.

Der Regierungsrat war zunächst der Ansicht, dass auf die Einführung eines Nachtangebots im öV-Grundangebot 2024-2027 verzichtet werden soll und die vorhandenen

Mittel mit Priorität zur Verbesserung des bestehenden Angebots auf den öV-Hauptlinien mit starker Nachfrage oder entsprechendem Potenzial investiert werden sollen. Mit Beschluss vom 16. März 2021 hat er die Erarbeitung eines nachfrageorientierten Nachtangebots auf das nächste öV-Grundangebot 2028-2031 zurückgestellt. Es sollte im Jahr 2026, im Rahmen der Vernehmlassung des öV-Grundangebots 2028-2031, vorgelegt werden.

Am 25. Oktober 2021 haben Kantonsrätin Elsbeth Andereggen Marty (SP Altendorf) und Kantonsrat Thomas Büeler (SP Lachen) die Motion M 10/21 eingereicht, welche den Regierungsrat auffordert, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit Nachtangebote ins öV-Grundangebot 2024-2027 aufgenommen werden können.

Diese gesetzliche Grundlage ist aus Sicht des Regierungsrates mit §1 bereits gegeben (es soll ein auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtetes Grundangebot des öffentlichen Verkehrs gestaltet werden). Im Rahmen des Grundangebots des öffentlichen regionalen Verkehrs könnten Angebote des Nachtverkehrs daher grundsätzlich vorgesehen werden.

Die Vorbereitung und Planung eines ausgewogenen, finanzierbaren Nachtangebots für den ganzen Kanton Schwyz bedarf vertiefter Abklärungen und Abstimmungen mit dem Bund, den Nachbarkantonen, den Bezirken und Gemeinden sowie den Transportunternehmen. Die Ausarbeitung wird längere Zeit in Anspruch nehmen und kann nicht mehr innerhalb des laufenden Vernehmlassungs- und Beschlussprozesses des öV-Grundangebots 2024-2027 vorgelegt werden.

Aufgrund der gesetzlichen Ausgangslage und den zu berücksichtigenden Fristen hat der Regierungsrat dem Kantonsrat indes beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln und als solches erheblich zu erklären.

Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr soll mit der Erarbeitung eines Nachtangebots beauftragt werden. Im Rahmen der Berichterstattung zum Postulat sollen im Jahr 2023 die Projektergebnisse als Nachtrag und Ergänzung zum öV-Grundangebots 2024-2027 dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt werden.

Handlungsfeld Nachtangebot

Im öV-Grundangebot 2024-2027 wird das Entwicklungsfeld «Nachtangebot» eingestellt. Das Entwicklungsfeld beinhaltet die Erarbeitung eines Berichts zur Aufnahme von Nachtangeboten zuhanden des Kantonsrats.

5.4 Entwicklungsfeld Raumplanung

Mit der Raumplanung werden die räumlichen Ansprüche von Bevölkerung, Wirtschaft, Verkehr und Umwelt aufeinander abgestimmt. Nutzungskonflikte sollen vermieden und Synergien für sozial, wirtschaftliche und nachhaltige Entwicklungen genutzt werden. Damit eine Raumordnung entsteht, in der sich die Bevölkerung in ihren Dörfern und Quartieren zu Hause fühlt, haben die Bezirke und Gemeinden und der Kanton in grösseren Räumen zu denken und ihr Handeln aufeinander abzustimmen.

2012 wurde das Schweizerische Raumplanungsgesetz revidiert und 2014 in Kraft gesetzt. Es führte zu einem Paradigmenwechsel von der Aussenentwicklung zur Innenentwicklung. Bestehende Bauzonen und die vorhandenen Nutzungsreserven sollen besser ausgenutzt werden, bevor sie erweitert werden.

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP

Der Kanton Schwyz will mit Innenverdichtung und mit der Lenkung des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums auf ausgesuchte, geeignete Standorte das revidierte Raumplanungsgesetz umsetzen. Mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans wurden daher kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Arbeitsplatz- und Bahnhofgebiete aufgenommen. Sie helfen, die kantonale Wirtschaftsentwicklung hauptsächlich auf konzentrierte und räumlich abgestimmte Standorte zu lenken.

Mit der Lenkung des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums auf ausgesuchte, geeignete Standorte können die Wege verkürzt und der Bodenverbrauch minimiert werden. Gleichzeitig führt die Innenentwicklung aber auch zu einer räumlichen Konzentration bei der Mobilitätsnachfrage.

Bei den ESP bietet sich die Chance, dass die konzentrierte Verkehrsnachfrage bereits möglichst nahe bei der Quelle auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und Verkehrsmittel gelenkt werden kann.

Der ÖV als Massentransportmittel und Rückgrat für die angestrebte multimodale Mobilität kann bei den ESP seine Stärken ausspielen. Das Abholen des Nachfragepotenzials führt zu einer Steigerung bei der öV-Gesamtnachfrage und verbessert die Wirtschaftlichkeit des öV im Kanton Schwyz. Gleichzeitig erhöht eine gute öV-Erschliessung die Standortattraktivität der ESP und unterstützt die Ansiedelung von neuen Unternehmungen.

Die ESP-Anbindung an das öV-Grundangebot grenzt sich vom Ortsverkehr ab. Der Ortsverkehr wird unverändert durch die direktinteressierten Bezirke und Gemeinden selbständig bestellt und finanziert. Das öV-Grundangebot

soll jedoch mit dem Ortsverkehr abgestimmt sein. Synergien sind im Interesse eines effizienten öV-Gesamtsystems auszunutzen. Schnittstellen bei den Verantwortlichkeiten werden bilateral durch das Amt für öffentlichen Verkehr und der betroffenen Bezirke/Gemeinden geklärt.

Um die kantonalen ESP mit geeigneten Massnahmen an das kantonale öV-Grundangebot anzuschliessen, wird im öV-Grundangebot 2024-2027 das Entwicklungsfeld «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP» eingestellt.

Zielbild Mobilität und Raum 2050

Der Bundesrat hat am 20. Oktober 2021 den Programmteil des Sachplans Verkehr «Mobilität und Raum 2050» verabschiedet. Der Programmteil wurde aufgrund von veränderten Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Gesellschaft sowie des erhöhten Gewichts ökologischer Anliegen im Vergleich zur Ausgabe 2006 grundlegend überarbeitet.

Der Bund will eine koordinierte Planung aller Verkehrsträger und hat dazu behördenverbindliche Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze festgelegt.

Einige seiner relevanten Grundsätze für den öffentlichen Verkehr sind nachfolgend aufgeführt:

- Die Siedlungsentwicklung nach innen soll weiter gestärkt werden und die Kantone sollen die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) hinsichtlich Siedlungs- und Verkehrser-schliessung priorisieren.
- Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) sollen beim Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert werden.
- Die Energieeffizienz des Gesamtverkehrs erhöht sich markant. Flächenschonende, emissionsarme Verkehrsträger und –mittel sollen insbesondere in dichten Siedlungsstrukturen gefördert werden.
- Verkehrsmanagement und Parkraumpolitik sollen ein effizientes, sicheres und verlässliches Gesamtverkehrssystem unterstützen.

Handlungsfelder Raumplanung

Die geplanten Massnahmen im öV-Grundangebot 2024-2027 orientieren sich an den Entwicklungsstrategien des Bundes.

- Eine gute öV-Erschliessung in den öV-Hauptkorridoren setzt die Basis für ein verstärktes Mobilitätsmanagement in dichten Siedlungsstrukturen.

- Die Einbindung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP in den öffentlichen Verkehr steigert die öV-Gesamtnachfrage und verbessert die Wirtschaftlichkeit des öV, gleichzeitig erhöht eine gute öV-Erschliessung die Standortattraktivität der ESP und unterstützt die Ansiedelung neuer Unternehmen.

- Die Entwicklung von gut organisierten Umsteigepunkten zu multimodalen und multifunktionalen Verkehrsdrehscheiben vereinfacht das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, das Velo und das Zu-Fuss-Gehen.

5.5 Entwicklungsfeld Umwelt

Der Verkehrssektor verbraucht in der Schweiz rund 1/3 der gesamten Energie. Davon entfallen 53 % auf den motorisierten Individualverkehr, 22 % auf die Luftfahrt, 12 % auf den Güterverkehr Strasse, 7 % auf Übrige. Nur gerade 3 % verbraucht der öffentliche Personenverkehr auf der Schiene, 2 % der öffentliche Verkehr auf der Strasse und 1 % der Güterverkehr auf der Schiene.

Im Jahr 2020 wurden im Kanton Schwyz 41 % der Verkehrsleistungen¹ beim abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehr auf der Schiene erbracht. Die Züge der SBB und der SOB verkehren zu 90 % aus Strom, der aus erneuerbarer Wasserkraft produziert wird. 58 % der öV-Verkehrsleistungen im Kanton Schwyz werden durch Dieselbusse erbracht, 1 % durch Berg- und Seilbahnen sowie Schiffe.

Energiestrategie 2050

Nach der Reaktorkatastrophe von Fukushima im Jahr 2011 haben Bundesrat und Parlament den schrittweisen Ausstieg der Schweiz aus der Kernenergie beschlossen. Am 21. Mai 2017 hat die Schweizer Bevölkerung das revidierte Energiegesetz angenommen.

Dieser Entscheid sowie tiefgreifende Veränderungen im internationalen Energieumfeld bedingen einen Umbau des Schweizer Energiesystems. Hierfür hat der Bundesrat die Energiestrategie 2050 erarbeitet. Gemäss der Energiestrategie soll der Verkehrssektor bis 2050 seinen Gesamtenergieverbrauch um rund 50 % senken und zur Produktion erneuerbarer Energien beitragen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat mit dem Programm «Energiestrategie im öffentlichen Verkehr 2050» die Umsetzung der Energiestrategie in seinem Zuständigkeitsbereich konkretisiert. Das Programm beschreibt sieben Hand-

¹ Gemessen in Fahrplankilometern

lungsfelder für alle Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (Fahrzeuge, Betrieb, Infrastruktur, Gebäude, Energieerzeugung, Angebot und Mobilitätsverhalten, Management).

Pariser Klima-Übereinkommen

Ende 2015 hat die internationale Staatenkonferenz an der Klimakonferenz in Paris ein neues Übereinkommen verabschiedet, welches alle Staaten zur Reduktion der Treibhausgasemissionen verpflichtet. Die Schweiz hat das Übereinkommen am 6. Oktober 2017 unterschrieben und sich damit verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren und im Durchschnitt der Jahre 2021-2030 um 35 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern.

Am 28. August 2019 hat der Bundesrat beschlossen, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 auf Netto-Null zu senken.

Mit seiner am 27. Januar 2021 verabschiedeten langfristigen Klimastrategie formuliert der Bundesrat 10 strategische Grundsätze, wie die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie bis 2050 um knapp 90 Prozent verringern kann. Da rund 1/3 aller Emissionen im Verkehr verursacht werden, hat der Bund für den Sektor Verkehr die Zielsetzungen definiert, dass der Landverkehr im Jahr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr verursachen soll.

Revision CO2-Gesetz

Mit der Ablehnung der Totalrevision des CO2-Gesetzes in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 fehlen aktuell die erforderlichen Massnahmengrundlagen zur verbindlichen Verminderung der Treibhausgasemissionen. Der Bundesrat hat am 17. Dezember 2021 die Vernehmlassung zum revidierten CO2-Gesetz für die Zeit 2025-2030 eröffnet. Es soll bis 2024 die vom Parlament beschlossene Übergangsregelung ablösen. Der Bund will die Entkarbonisierung im Verkehrs- und Gebäudesektor beschleunigen, um die Reduktionsziele des Pariser Übereinkommens zu erreichen. Im Bereich öffentlicher Verkehr plant der Bund die Umstellung der Dieselbusse und Schiffe auf fossilfreie Elektro- oder Wasserstoffantriebe zu unterstützen. Der Bund, beabsichtigt mit dem neuen CO2-Gesetz, einen Teil der Mehrkosten gegenüber konventionellen Dieselbussen und Schiffen befristet bis 2035 zu übernehmen. Mit einer Änderung des Mineralölsteuergesetzes soll ausserdem die Mineralölsteuerbefreiung für konzessionierte Verkehrsbetriebe ab 2025 teilweise entfallen (kein Anreiz mehr für Dieselbusse).

Übersicht fossilfreie Antriebstechnologien

Heute machen Dieselbusse rund 2 % der CO2-Emissionen des Verkehrs in der Schweiz aus.

Aus ökologischer Sicht weisen die Batterie-Busse klare Vorteile bei den Treibhausgasemissionen, beim Primärenergiebedarf, bei den lokalen Luftschadstoffen und beim Lärm in den Quartieren auf.

Unter den heutigen Rahmenbedingungen sind die Batteriebusse kurzfristig jedoch noch vergleichsweise teuer und die Einsparpotenziale für zweckmässige Einsätze sind beschränkt (Batterie-Reichweite noch ungenügend). Längerfristig haben die Batteriebusse aber das Potenzial, je nach Einsatzbedingungen und Annahmen zur Batterie-Lebensdauer, die kostengünstigsten Optionen zu werden.²

Die vom Bund mit der Revision des CO2-Gesetzes in Vorbereitung stehende Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückstattung wird zudem die heutige Begünstigung der Dieselbusse ab 2025 einschränken.

Der mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenbus schneidet bezüglich Treibhausgasemissionen und lokaler Luftschadstoffe ähnlich ab wie der Batteriebus. Er weist jedoch einen sehr hohen Primärenergiebedarf auf, weil einerseits die Herstellung von Wasserstoff energieintensiv ist und andererseits die Umwandlung von Wasserstoff in Strom in der Brennstoffzelle mit grossem Energieverlust verbunden ist.

Die Biotreibstoffe weisen zwar einen geringeren Primärenergiebedarf als die Elektrobusse auf (sofern der Energiegehalt der Abfälle, aus denen der Treibstoff hergestellt wurde, nicht mitgezählt wird). Sie haben aber ein geringeres Treibhausgas-Reduktionspotenzial (Biogas) als Elektrobusse und bringen im Vergleich zum Dieselbus keine massgebenden Verbesserungen bei den lokalen Luftschadstoffemissionen und beim Lärm (Biogas und Biodiesel). Gegen Biotreibstoffe spricht unter anderem die beschränkte Verfügbarkeit von in der Schweiz hergestellten Biotreibstoffen und die Verfügbarkeit von Biodiesel- und Biogastankstellen. Der Bund will Antriebe mit Biodiesel oder auch synthetischen Treibstoffen beim öffentlichen Verkehr nicht fördern.³

Der Elektrobus setzt sich durch

In den Schweizer Städten hat die Elektromobilität beim öffentlichen Verkehr eine lange Tradition. Wo einst elektrische Strassenbahnen fuhren, sind heute elektrisch betriebene Trolleybusse unterwegs. Sie werden vermehrt von Batterie-Bussen ergänzt. Die Batteriebusse beziehen die Energie entweder unterwegs an Ladestationen oder aber im

² BFE, Grundlagenstudie Infras CO2-Reduktionspotenzial durch Busse mit nicht fossilen Antriebstechnologien, 12. Oktober 2020

³ UVEK, Revision Co2-Gesetz, 17. Dezember 2021

Depot (Nachtladung). Bisher haben Fahrzeuglösungen gefehlt, welche bei engen Strassenverhältnissen, in topografisch anspruchsvollen, ländlichen Gebieten elektrische Antriebsformen ermöglicht hätten. Die CO₂-Vorgaben des Bundes, Lärmreduktionen und der geforderte Einsatz fossilfreier Busantriebe haben die technische Entwicklung der Batteriebusse in den letzten Jahren weitergebracht.

Der elektrische Antrieb wird sich beim öffentlichen Strassenverkehr längerfristig durchsetzen, weil er aus einer Gesamtbetrachtung über Kosten und Umweltnutzen die beste fossilfreie Alternative zu Dieselnissen darstellt.

Kurz- bis mittelfristig wird der Batteriebus aus Kostensicht allerdings erst schrittweise für zweckmässige Einsätze den Dieselnissen ersetzen. Längerfristig wird sich aufgrund der absehbaren Entwicklungen bei den Batteriebussen, sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich Kosten, das Potenzial für zweckmässige Einsätze sowohl im kleinräumigen Ortsverkehr als auch im Regionalverkehr stark erhöhen.

Schrittweise CO₂-Senkung

Der CO₂-Ausstoss beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz soll unter Berücksichtigung der Zweckmässigkeit schrittweise gesenkt werden. Das Amt für öffentlichen Verkehr unterstützt die Transportunternehmen bei der Umsetzung ihrer Energieziele. Die betriebliche Machbarkeit und die finanzielle Tragfähigkeit werden den Zeitplan der Elektrifizierung der Buslinien im Kanton Schwyz entscheidend beeinflussen. Die erste Phase ist gestartet. In dieser gilt es, wertvolle Erfahrungen zu sammeln.

PostAuto AG ist das grösste Busunternehmen des Landes mit rund 2'400 Fahrzeugen. PostAuto hat rund hundert Elektrobusse ausgeschrieben und beabsichtigt, diese bis 2024 im Betrieb einzusetzen. Bis 2040 soll die gesamte Flotte emissionsfrei unterwegs sein. Postauto sammelt seit 2017 Erfahrungen mit Elektrobusen im Linienbetrieb. Aufgrund der grossen Vielfalt von unterschiedlichen Buslinien wird Postauto sowohl auf das System Depotladungen als auch das System mit Zwischenladungen auf der Strecke in ihrer Strategie berücksichtigen.

Die Auto AG Schwyz hat sich im Jahr 2020 an einer gemeinsamen Ausschreibung mit den Zugerland Verkehrsbetrieben, der Verkehrsbetriebe Luzern und der Busunternehmung Steffisburg-Thun-Interlaken für elektrische Gelenk- und Normalbusse mit dem System Depotlader beteiligt. Die Auto AG Schwyz konnte mit der gemeinsamen Ausschreibung von einer preiswerten Offerte für zwei Elektrobusse profitieren.

Die zwei Elektrofahrzeuge werden ab 2023 auf der Buslinie 60.503 Rickenbach – Schwyz Zentrum – Schwyz SBB

– Seewenmarkt eingesetzt und die Sammlung wichtiger Erfahrungen zur Elektromobilität im öV ermöglichen. Für die Besteller bedeutet der Umstieg vom Dieselnissen zum Elektrobus eine um rund 25 % höhere Abgeltung bei der Linie 503. Dafür können wichtige Erfahrungen gesammelt werden und die Bevölkerung entlang der Busstrecke profitiert von einem emissionsfreien Busbetrieb (100 % erneuerbarer Strom aus EBS-Wasserkraft), weniger Lärm sowie topmodernen Fahrzeugen.

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG, welche für den Kanton Schwyz im Raum Küssnacht Rigi und Arth-Goldau, Sattel unterwegs ist, hat mit dem Fahrplan 2022 eine erste Stadtbuslinie in Zug auf Elektromobilität umgestellt. Die ZVB beabsichtigt, den elektrischen Busbetrieb schrittweise auszubauen und bis 2035 ihre Transport-Leistungen CO₂-Neutral anzubieten. Die ZVB setzt in ihrer Strategie auf das System Depotlader, weil dies einen flexiblen Einsatz der Busse unabhängig von der Linie ermöglicht. Die Umstellung von Dieselnissen auf Elektrobusse ist in hohem Masse durch die betriebliche Machbarkeit und die finanzielle Tragfähigkeit gesteuert.

Die technische Entwicklung und die regulatorischen Rahmenbedingungen werden sich in den nächsten Jahren noch grundlegend verändern.

Handlungsfeld Umwelt

Im öV-Grundangebot 2024-2027 wird das Entwicklungsfeld «Umwelt» eingestellt. Das Entwicklungsfeld beinhaltet die Überprüfung der sich laufend verändernden Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und ermöglicht dem Regierungsrat, rechtzeitig zu agieren.

5.6 Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr

Am 12. Dezember 2018 wurde das Postulat P 9/18 «Mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr» eingereicht und an der Kantonsratssitzung vom 18. September 2019 als erheblich erklärt. Das Postulat verlangte vom Regierungsrat unter anderem, eine Ausschreibungsplanung im öffentlichen Verkehr anzugehen und die Verhandlungen mit den Transportunternehmen zukünftig so zu führen, dass vermieden werden kann, dass der erzielte Gewinn gemäss Art. 36, Abs. 2 PBG dem Unternehmen zur freien Verfügung steht.

Der Regierungsrat liess daraufhin von einem externen Beratungsbüro für Mobilität, Verkehr und Transport die bisherige Ausschreibungsstrategie vom 16. Februar 2016 überarbeiten. Grundlage für die Überarbeitung bildete eine Benchmark-Analyse der Schwyzer Transportunternehmen.

Ausschreibungen frühestens Ende 2027 möglich

Bestehende Buslinien können auf das Konzessionsende hin ausgeschrieben werden. Aufgrund der laufenden Konzessionen sind, mit Ausnahme von 2 Einzellinien, Ausschreibungen erst per Ende 2027 möglich. Die Ausschreibung von einzelnen Linien ist grundsätzlich suboptimal, umso mehr als es sich hier um kleine Linien handelt. Die Empfehlung des Beratungsbüros lautet auf Ausschreibungen dieser beiden Linien zu verzichten und die betreffenden Transportunternehmen im Gegenzug zu überzeugen, die Erneuerung ihrer Konzessionen nur bis 2027 zu beantragen. Damit können die Konzessionsenden in den Regionen harmonisiert werden, was eine spätere Ausschreibung von mehreren Linien ermöglichen würden.

Unterdurchschnittliche Kosten, überdurchschnittliche Qualität

Der durchgeführte Kosten- und Qualitätsvergleich (Benchmark-Analyse) zeigt, dass die vom Kanton Schwyz bestellten Busleistungen im Vergleich mit anderen Kantonen gesamthaft zu unterdurchschnittlichen Kosten und mit überdurchschnittlicher Qualität produziert werden. Die Analyse bestätigt die bisherige Ausschreibungsstrategie und die Absicht, mit der Auto AG Schwyz und mit der PostAuto AG Zielvereinbarungen abzuschliessen. Dabei sind bei der AAGS die bereits heute attraktiven Konditionen zu sichern und bei PostAuto eine weitere Reduktion der (bereits heute unterdurchschnittlichen) Kosten und eine Verbesserung bei der Qualität anzustreben.

Bei den Zugerland Verkehrsbetrieben und den Busbetrieben Bamert empfiehlt das externe Beratungsbüro aufgrund des geringen Bestellvolumens, auf eine Zielvereinbarung zu verzichten. Stattdessen sollen im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens nach Möglichkeit tiefere Kosten

ausgehandelt werden.

Für den Bahnbereich wird empfohlen, auf Ausschreibungen bis auf Weiteres zu verzichten bzw. diese nur als Ultima Ratio einzusetzen, weil Bahnausschreibungen komplexer und risikoreicher sind.

Bestätigung Ausschreibungsstrategie

Aufgrund der Empfehlungen des externen Beratungsbüros beabsichtigt der Regierungsrat, bestehende öV-Linien im Kanton Schwyz nur dann auszuschreiben, wenn sich die im öffentlichen Interesse verfolgten Angebots-, Qualitäts- und Preisziele mit anderen Mitteln nicht erreichen lassen.

Spätestens im Jahr 2026, also vor Erneuerung der meisten Konzessionen (Konzessionsende 2027), wird der Regierungsrat die Ausschreibungsplanung aufgrund der zwischenzeitlich gemachten Erfahrungen erstellen und über mögliche Ausschreibungen entscheiden.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 13. April 2021 die Antwort zum Postulat an den Kantonsrat überwiesen. Der Kantonsrat hat am 26. Mai 2021 den Bericht mit 90 zu 0 Stimmen mit Zustimmung zur Kenntnis genommen.

Handlungsfeld mehr Wettbewerb im öV

Im öV-Grundangebot 2024-2027 wird das Entwicklungsfeld «mehr Wettbewerb im öV» eingestellt, damit der Regierungsrat rechtzeitig vor Ablauf der meisten Linienkonzessionen die Ergebnisse aus den Verhandlungen der Zielvereinbarungen erneut beurteilen, und über mögliche Ausschreibungen entscheiden kann.

5.7 Übersicht über alle Entwicklungsfelder

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Übersicht der Entwicklungsfelder für das öV-Grundangebot 2024-2027 mit den dafür eingestellten finanziellen Mittel.

Kap.	Entwicklungsfeld	Im öV-Grundangebot 2024-2027 eingestellte finanzielle Mittel für Entwicklungsfelder			
		2024	2025	2026	2027
5.1	Angebot	170'000 Fr.	170'000 Fr.	170'000 Fr.	170'000 Fr.
5.2	Innovation	0 Fr.	0 Fr.	0 Fr.	0 Fr.
5.3	Nachtangebot	0 Fr.	0 Fr.	0 Fr.	0 Fr.
5.4	Kantonale ESP	0 Fr.	0 Fr.	400'000 Fr.	400'000 Fr.
5.5	Umwelt	0 Fr.	700'000 Fr.	700'000 Fr.	800'000 Fr.
5.6	Mehr Wettbewerb im öV	0 Fr.	0 Fr.	0 Fr.	0 Fr.
	Total Entwicklungsfelder	170'000 Fr.	870'000 Fr.	1'270'000	1'370'000

Bemerkungen

Im Entwicklungsfeld «Angebot» sind finanzielle Mittel für Anpassungen beim Angebot eingestellt, welche zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fertig geplant und detailliert im öV-Grundangebot 2024-2027 als konkrete Massnahme eingerechnet werden konnten. Bei den Kosten handelt es sich um Abschätzungen.

Das Entwicklungsfeld «Innovation» sieht keine zusätzlichen Abgeltungskosten vor, weil mit dem Entwicklungsfeld untersucht werden soll, welche Formen von öV-Bedarfsangeboten im ländlichen Raum mit schwacher Nachfrage das Potenzial haben, als mögliche Alternative zu konventionellen Buslinien den Service Public kostengünstiger als heute zu gewährleisten.

Im Entwicklungsfeld «Nachtangebot» sind keine Abgeltungskosten eingestellt, weil sie erst nach Abschluss der Abklärungen beziffert werden können. Der Regierungsrat wird im Jahr 2023 dem Kantonsrat Nachtangebote separat zur Genehmigung vorlegen und als Nachtrag zum öV-Grundangebot 2024-2027 genehmigen lassen (Beantwortung Motion M 10/21).

Im Entwicklungsfeld «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP» ist der Handlungsspielraum für die öV-Anbin-

dung des kantonalen ESP Brunnen Nord ab 2026 enthalten, weil diese im Gegensatz zu den weiteren ESP noch nicht mit konkreten Massnahmen definiert ist.

Das Entwicklungsfeld Umwelt berücksichtigt ab 2025 eine zusätzliche Abgeltung in der Grössenordnung der vom Bund mit der in der Revision des CO₂-Gesetzes vorgeschlagenen Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung für konzessionierte Transportunternehmen (Anteil Dieserverbrauch/Mineralölsteuerbefreiung Kanton Schwyz). Der erhöhte Dieselpreis schafft den Anreiz, in neue Elektrobusse zu investieren, was der Erreichung der gesteckten Klimaziele förderlich ist.

Das Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öV ermöglicht dem Regierungsrat, seine Ausschreibungsstrategie falls erforderlich anzupassen. Wenn die gewünschten Angebots-, Qualitäts- und Preisziele nicht mit Zielvereinbarungen oder im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens erreicht werden können, wird der Regierungsrat die Ausschreibung von Buslinien in bestimmten Gebieten in Betracht ziehen. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen beim Konzessionsrecht kann eine Ausschreibung frühestens ab 2028 wirksam werden (nächste öV-Grundangebotsperiode 2028-2031). Das Entwicklungsfeld «Mehr Wettbewerb im öV» hat keine direkten finanziellen Auswirkungen auf das öV-Grundangebot 2024-2027.

6 Finanzierung

6.1 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz unterscheidet drei Leistungsgruppen. Sie sind bei der Organisation und der Finanzierung unterschiedlich geregelt.

Fernverkehr

Als Fernverkehr bezeichnet man den nationalen und internationalen Verkehr zwischen den Grosszentren. Der Fernverkehr wird durch den Bund als Gesamtkonzession vergeben. Er erhält keine staatlichen Betriebszuschüsse. Der Fernverkehr ist grundsätzlich rentabel und wird eigenwirtschaftlich betrieben (Zugprodukte Intercity, Eurocity, Interregio).

Regionaler Personenverkehr

Als regionaler Personenverkehr (RPV) gelten Linien, die eine Erschliessungsfunktion haben. Dazu zählen der Personenverkehr innerhalb einer Region-, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften-, sowie der Personenverkehr mit benachbarten Regionen. Die allermeisten Linien des regionalen Personenverkehrs in der Schweiz sind nicht kostendeckend. Damit diese Linien von den Transportunternehmen dennoch angeboten werden können, bestellen und finanzieren Bund und Kantone die RPV-Linien gemeinsam (S-Bahnen, Buslinien, teilweise Bergbahnen, Seilbahnen und Schiffe mit Grunderschliessungsfunktion).

Ortsverkehr

Als Ortsverkehr gelten Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Ortsverkehr wird durch den Bund nicht mitfinanziert. Der Kanton Schwyz beteiligt sich ebenfalls nicht finanziell an Ortsbuslinien. Im Kanton Schwyz sind die Ortsverkehre durch die direktinteressierten Bezirke und Gemeinden eigenständig zu bestellen und zu finanzieren.

6.2 Finanzierung des regionalen Personenverkehrs im Kanton Schwyz

Im öV-Grundangebot 2024-2027 werden die abgeltungsberechtigten Linien des regionalen Personenverkehrs (RPV) des Kantons Schwyz und dessen Angebot (Fahrplantakt) festgelegt.

Abgeltungen öffentlicher Verkehr

Die ungedeckten Kosten beim RPV werden als Abgeltungen bezeichnet. Sie berechnen sich aus den Vollkosten (Aufwand) abzüglich den Erträgen aus dem Billettverkauf und werden gemäss Art. 28 Abs. 1 PBG von Bund und

Kantonen übernommen. Der Bund beteiligt sich mit rund 50 % an den gesamten ungedeckten Kosten des RPV-Angebots⁴.

Bestellverfahren

Das Verfahren zur Festlegung der Abgeltungen pro Linie nennt sich Bestellverfahren. Ein Bestellverfahren wird immer für jeweils zwei Fahrplanjahre durchgeführt. Für das öV-Grundangebot 2024-2027 wird das erste Bestellverfahren die Fahrplanjahre 2024/2025 betreffen und das zweite die Fahrplanjahre 2026/2027.

Offerten-Verhandlungen

Bund und Kantone (Besteller) geben den Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan) sowie zu den zur Verfügung stehenden Mitteln.

Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die Transportunternehmen Offerten pro Linie (Planrechnungen). In den Offerten werden im Voraus die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen.

Besteller und Transportunternehmen verhandeln die Offerten sowie das Fahrplanangebot.

Angebotsvereinbarung

Nach Bereinigung der Offerten schliessen die Besteller mit den TU eine Angebotsvereinbarung ab. Darin werden das Angebot sowie die Abgeltungen und deren Aufteilung auf Bund, Kanton und Dritte geregelt. Bei kantonsüberschreitenden Linien beteiligen sich die Kantone anteilmässig.

Nach dem Fahrplanwechsel erbringen die TU die offerierte Leistung.

Beteiligung Bezirke und Gemeinden

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs regelt die Beteiligung der Bezirke und Gemeinden am öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz. Nach § 9 haben sich die Gemeinden und Bezirke zu 60 % an den Beiträgen des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen. Während sich an den Beiträgen zur Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes alle Bezirke und Gemeinden nach Massgabe der Haltestellenabfahrten und dem Steuerertrag pro Kopf und Einheit (= Kopfquote) beteiligen, werden die Beiträge an Verkehrs- und Tarifverbünde nur den in einem Tarifverbundgebiet liegenden Bezirke und Gemeinden übertragen.

⁴ Beteiligung Bund Kanton SZ siehe Kapitel 6.3 Absatz Bundesbeteiligung

Die Abbildung rechts zeigt den Finanzierungsmechanismus des abgeltungsberechtigten öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz.

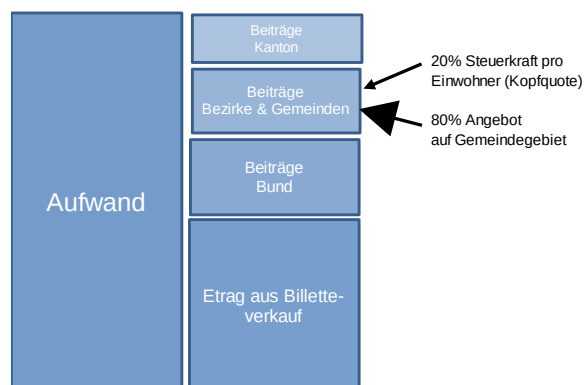


Abbildung 9: Finanzierung öV Kanton Schwyz

6.3 Grundlagen zum Finanzrahmen 2024-2027

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 berücksichtigt nachfolgende Faktoren und Grundlagen:

Mittelfristplanungen TU

Die Mittelfristplanungen der Transportunternehmen bilden die Basis zum Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027. In den Mittelfristplanungen weisen die Transportunternehmen die Kosten und Einnahmen jeder bestehenden öV-Linie als Prognose für die nächsten Jahre aus. Es liegen die Mittelfristplanungen für die Jahre 2024 und 2025 vor.

Berechnungen TU

Für neue/geänderte Angebote, welche fertig geplant und im öV-Grundangebot 2024-2027 als konkrete Massnahme aufgezeigt werden, haben die Transportunternehmen Berechnungen (Offert-Optionen) eingereicht.

Einschätzungen AöV

Für die Entwicklungsfelder, welche noch nicht fertig geplant sind und für die noch keine konkreten Massnahmen aufgezeigt werden können, hat das Amt für öffentlichen Verkehr eine Kostenabschätzung vorgenommen.

Zudem sind für nachfolgende Einflussfaktoren Annahmen durch das Amt für öffentlichen Verkehr getroffen worden:

- Höhe der Bundesbeteiligung
- Entwicklung der Erlöse
- Entwicklung der Teuerung

Bundesbeteiligung

Für das öV-Grundangebot 2024-2027 wird aufgrund der erwarteten Erhöhung des RPV-Verpflichtungskredits durch den Bund eine höhere jährliche Bundesbeteiligung in der Grössenordnung von 0.6 Mio. Franken angenommen (+2.1 %).

Begründung:

Die Höhe der Bundesbeteiligung setzt sich aus zwei Faktoren zusammen. Mit dem Index der Bevölkerungsdichte wird der prozentuale Anteil der Kantonsbeteiligung berechnet. Er beträgt 46 % für den Kanton Schwyz und 54 % für den Bund. Für das öV-Grundangebot 2024-2027 wird keine Änderung des prozentualen Anteils der Bundesbeteiligung erwartet.

Mit der Kantonsquote werden ausserdem die dem Kanton zur Verfügung stehenden Gesamtmittel für die vom Bund und Kanton gemeinsam bestellten Leistungen festgelegt. Die Höhe der Kantonsquote bestimmt, bis zu welchem maximalen Betrag der Bund seinen prozentualen Anteil von 54 % mitfinanziert. Die Höhe der Kantonsquote ist aktuell bis und mit Jahr 2024 bekannt. Sie beträgt für das Jahr 2024 insgesamt 51.79 Mio. Franken. Der Bund beteiligt sich daher mit maximal 54 % dieses Kantonsquotenbetrags am RPV-Angebot im Kanton Schwyz (54 % von 51.79 Mio. Franken. = 27.97 Mio. Franken. Bundesmittel).

Die Höhe der Kantonsquote für das öV-Grundangebot 2024-2027 kann sich noch ändern, weil sie vom Bund rollend festgelegt wird. So können die Kantone bei sich ändernden Rahmenbedingungen oder bei Angebotsentwicklungen Gesuche um Quotenerhöhung beim Bund anmelden. Ob der Bund auf die Quotengesuche der Kantone eintreten kann, hängt unter anderem von den zur Verfügung stehenden Bundesmitteln ab. Diese werden auf Antrag des Bundesrats jeweils durch das Bundesparlament festgelegt (Verpflichtungskredit RPV). Zum aktuellen Zeitpunkt sind vom Bund keine Aussagen zur Entwicklung der Kantonsquote für die öV-Grundangebotsperiode 2024-2027 zu erhalten. Für das öV-Grundangebot 2024-2027 wird dennoch eine um 2.1 % höhere Kantonsquote angenommen, weil der Bundesrat beabsichtigt, den Verpflichtungskredit RPV für die Vierjahresperiode 2022-2025 im Vergleich zur Vorperiode um 2.1 % zu erhöhen.

Entwicklung Erträge (Billeteinnahmen)

Für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 ist das Wachstum der Erträge (Billeteinnahmen) durch die Transportunternehmen in den Mittelfristplanungen prognostiziert und berücksichtigt worden. Für die Fahrplanjahre 2026 und 2027 wird vom Amt für öffentlichen Verkehr ein jährliches Ertragswachstum von 2 % angenommen, weil nach Abflauen der Pandemie eine Erholung der Fahrgastzahlen erwartet wird und anschliessend ein stetiges Wachstum wie vor der Pandemie vermutet wird.

Entwicklung Teuerung

Die Teuerung wurde auf der Grundlage der Bundesratsvorlage zum RPV-Verpflichtungskredit 2022-2025 angenommen.⁵ Das öV-Grundangebot 2024-2027 berücksichtigt eine Teuerung von 0.3 % (2024) und 0.4 % (2025-2027).

6.4 Finanzrahmen öV-Grundangebot 2024-2027

Im öV-Grundangebot 2024-2027 wird ein stabiler Finanzrahmen eingestellt. Der jährliche Abgeltungsaufwand an die Transportunternehmen beläuft sich zwischen 30.5 Mio. Franken (2024) und 31.6 Mio. Franken (2026). Im Mittel sind pro Jahr 31.2 Mio. Franken budgetiert. Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 liegt damit im Mittel 1.4 Mio. Franken (4.3 %) tiefer als im laufenden

öV-Grundangebot 2020-2023. Erläuterungen zur Abgeltungsentwicklung siehe Kapitel 6.5.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027. Die Werte verstehen sich in Mio. Franken.

Pos.	Finanzrahmen öV-Grundangebot 2024-2027	2024	2025	2026	2027
1	Vollkosten Verkehrsangebot	119.7	120.1	120.9	121.5
2	Kosten Entwicklungsfelder	0.2	0.9	1.3	1.4
2	Verkaufserlös aus Fahrausweisen	60.8	61.4	62.0	62.7
4	Beteiligung Bund	28.6	28.6	28.6	28.6
5	Abgeltungen öV-Grundangebot 2024-2027	30.5	31.0	31.6	31.6
6	Anteil Bezirke und Gemeinden (60 %)	18.3	18.6	19.0	19.0
7	Anteil Kanton (40 %)	12.2	12.4	12.6	12.6

Legende:

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

⁵ Siehe Erläuternder Bericht Bund zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025

6.5 Finanzielle Entwicklung 2016-2027

Das nachfolgende Diagramm zeigt die finanzielle Entwicklung des öV-Grundangebots und der Abgeltungen ab 2016 in Mio. Franken.

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

Die **rote Linie** stellt die effektiv ausbezahlten Abgeltungen (Summe Anteile Kanton und Bezirke/Gemeinden) dar. Sie

werden zweijährlich im Prozess des Bestellverfahrens mit den Transportunternehmen pro Linie verhandelt und vereinbart. Die dargestellten Abgeltungswerte der Jahre 2021 und 2022 sind zum aktuellen Zeitpunkt der Berichterstattung noch provisorisch (2021: Der Covid-Ausfall ist abgeschätzt, 2022: Die Abgeltungsverhandlungen sind mit den Transportunternehmen noch nicht vollständig abgeschlossen).

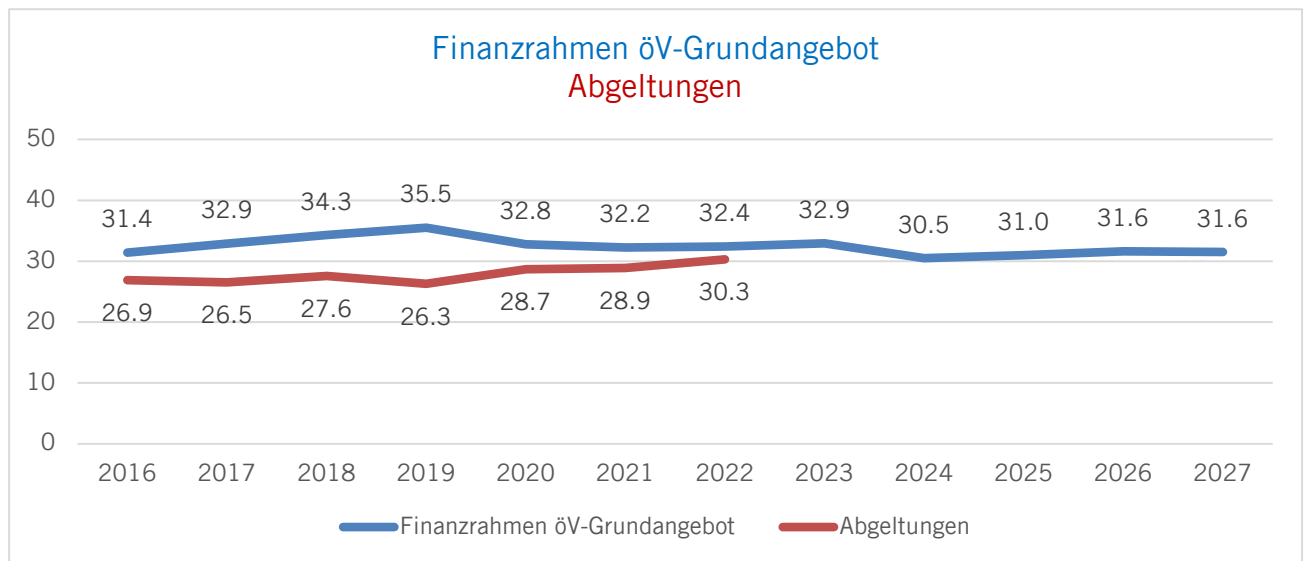


Abbildung 10: Diagramm Entwicklung Finanzrahmen & Abgeltungen 2016-2027

2016-2019 tiefere Abgeltungen

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

2020-2023 Reduktion Finanzrahmen

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

Mit Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen und den gezielten Massnahmen in den Hauptkorridoren

konnte das öV-Grundangebot 2020-2023 trotz reduziertem Finanzrahmen zukunftsgerichtet weiterentwickelt werden.

Bis Ende 2021 wurden 20 Massnahmen termingerecht umgesetzt (z.B. NEAT-Fahrplan mit neuem Talkesselkonzept im Raum Innerschwyz).

Im Bestellverfahren für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 wurde festgestellt, dass sich die Kosten und Erlöse positiver als prognostiziert entwickelt haben und der Finanzrahmen wiederum unterschritten wird. Zusätzlich haben weitere Faktoren zu dieser erfreulichen Entwicklung beigetragen:

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

Diese Entwicklungen erlauben die unerwarteten Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den öffentlichen Verkehr im vorgesehenen Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2020-2023 abzudecken.

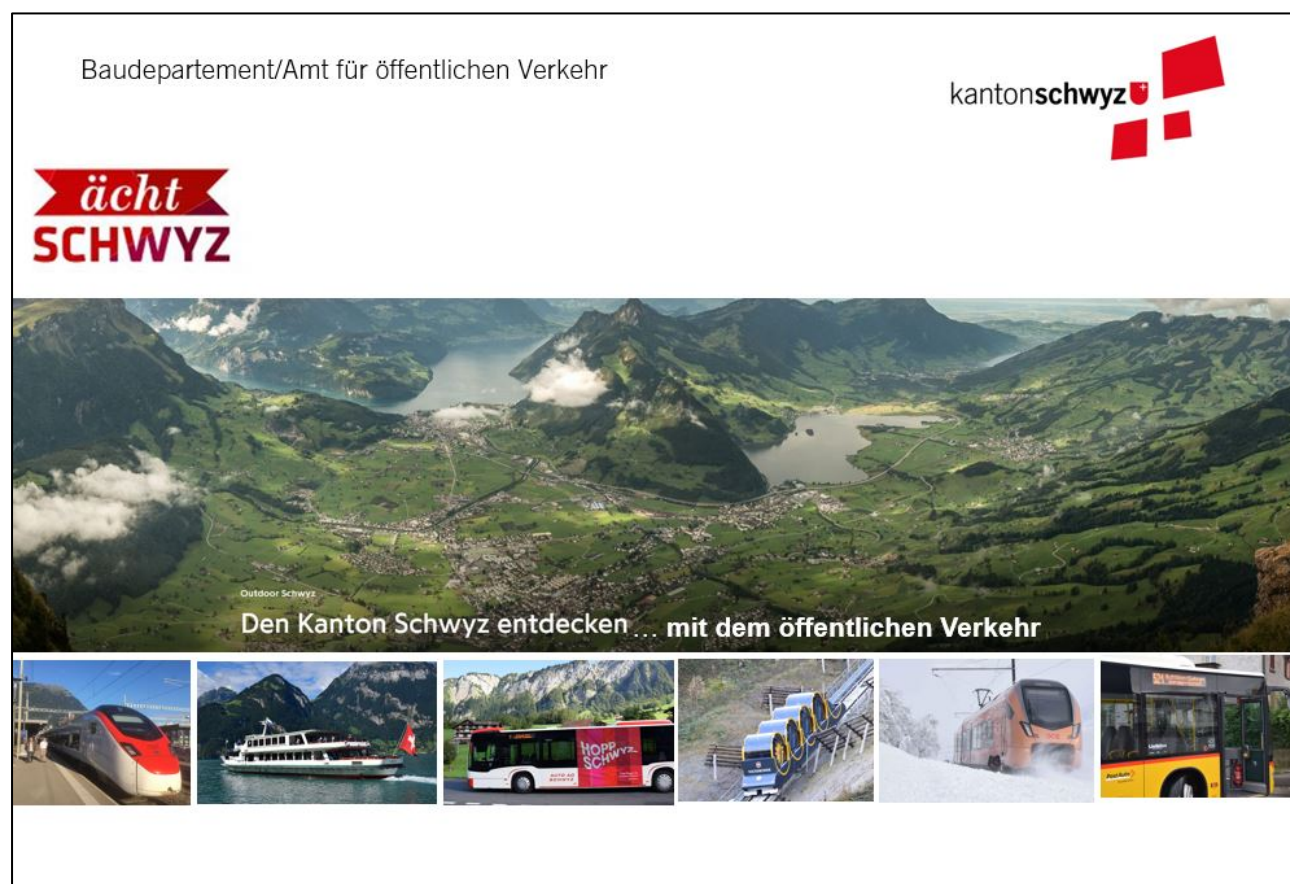
2024-2027 Deutliche Angebotsverbesserungen bei stabilem Finanzrahmen

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 beruht im Vergleich zu früheren öV-Grundangeboten auf optimistischeren Annahmen und Entwicklungsprognosen. Der Finanzrahmen soll zukünftig besser mit den effektiv beanspruchten Mitteln (Abgeltungen) übereinstimmen.

Stand Dezember 2021 geht die öV-Branche davon aus, dass sich die Nachfrage nach Abflauen der Pandemie relativ schnell erholen wird. Es darf zudem angenommen werden, dass die wachstumsorientierte Politik im Kanton Schwyz das kontinuierliche öV-Nachfragewachstum wie vor der Corona-Pandemie unterstützen wird. Das öV-Grundangebot 2024-2027 soll an der positiven Entwicklung bis 2019 anknüpfen.

Im öV-Grundangebot 2024-2027 sind Massnahmen in allen Verkehrsregionen geplant. Sie haben zum Ziel, den öffentlichen Verkehr noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu machen. Insbesondere in den Regionen March

und Einsiedeln sind spürbare Verbesserungen beim bestehenden Busangebot geplant. Die Massnahmen erfordern zusätzliche Mittel. Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 kann jedoch im Vergleich zur Vorperiode 2020-2023 erneut reduziert werden (Grund: Berücksichtigung der positiven Entwicklung bei den Abgeltungen im öV-Grundangebot 2020-2023 [ohne Corona-Pandemie]). Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024-2027 liegt im Mittel pro Jahr bei 31.2 Mio. Franken. Dies sind im Vergleich zur Vorperiode 2020-2023 im Mittel 4.3 % (1.4 Mio. Franken.) weniger.



Bildmontage AöV SZ, 2021:

Einige Bahn- Bus- und Schiffsstrecken im Kanton Schwyz bieten spektakuläre Ausblicke. Sie sind für sich alleine eine touristische Attraktion. Der touristische Bekanntheitsgrad dieser Bahn- Bus- und Schiffsstrecken trägt zur Attraktivität und zum positiven Bild der Tourismusregion Schwyz bei.

7 Anhang 1: Kennzahlen der RPV-Linien im Kanton Schwyz

Bahn- und Buslinien Kanton SZ (Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs)											
Kennzahlen: Planwerte 2021 (ohne ausserordentliche Defizitdeckung aufgrund Covid-19)											
Fahrplanfeld	Linie	Verkehrsmittel	Initialen TU	Anzahl Kurspaare stärkster Querschnitt			Kurskilometer (ganze Linie)	Linien-Anteil SZ in % (IKV)	Abgeltung SZ nach Abzug Bundesbeteiligung	Kosten-deckungsgrad	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So					
600	S2 Baar Lindenpark - Zug - Arth-Goldau - Erstfeld	Bahn	SBB	34.5	34.5	21	787'567	32.8%	969'075	45.5%	
600	S3 Luzern - Arth-Goldau - Brunnen [- Erstfeld	Bahn	SBB	26	26	26	1'494'374	65.2%	1'816'660	44.7%	
720	S2 (Zürich Flughafen -) Zürich HB - Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke [- Unterterzen	Bahn	SBB	37.5	37.5	37.5	1'551'931	41.0%	2'285'242	67.2%	
720	S8 (Winterthur -) Zürich HB - Pfäffikon SZ [- Rapperswil	Bahn	SBB	39	39	39	945'115	20.3%	951'757	61.0%	
740	S5 (Zug - Affoltern a.A. -) Zürich HB - Uster - Pfäffikon SZ	Bahn	SBB	38.5	38.5	38	1'235'360	6.3%	-12'410	101.2%	
720/736	S25 Zürich HB - Pfäffikon SZ - Linthal	Bahn	SBB	17	17	17	938'468	21.3%	494'325	67.7%	
654	RE Aarau - Lenzburg - Arth-Goldau (Wochenend-Angebot)	Bahn	SBB	0	2	2	28'324	13.1%	15'061	33.0%	
	S-Bahn Zürich Dispozüge	Bahn	SBB	-	-	-	-	1.5%	12'233	1)	Störungsmanagement Züricher S-Bahn
670	S31 Arth-Goldau - Biberbrugg	Bahn	SOB	17.5	16.5	16.5	253'548	100.0%	1'894'096	20.4%	
670	S40 Rapperswil - Einsiedeln	Bahn	SOB	39	38	38	580'004	85.4%	2'344'744	38.6%	
672	S13 Wädenswil - Einsiedeln	Bahn	SOB	40.5	38	38	468'072	53.1%	1'186'957	47.8%	
720	S27 Siebnen-Wangen - Ziegelbrücke (HVZ-Shuttle)	Bahn	SOB	10	0	0	71'042	92.1%	740'515	6.6%	
600/670/870	VAE Luzern - Arth-Goldau - Rapperswil - St. Gallen (Voralpen-Express)	Bahn	SOB	19.5	20	20	1'580'864	41.8%	1'320'791	80.8%	
60.501	501a Schwyz Bahnhof - Schwyz Zentrum - Muotathal	Bus	AAGS	33.5	33	30	391'133	100.0%	495'658	52.4%	
60.501	501b Schwyz Bahnhof - Lauerz - Arth-Goldau - Arth	Bus	AAGS	40.5	41.5	39	285'463	100.0%	643'688	23.6%	
60.502	502a Schwyz Zentrum - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R.	Bus	AAGS	40.5	39.5	38	908'019	64.3%	588'295	61.6%	
60.502	502b Schwyz Zentrum - Steinen - Arth-Goldau - Arth	Bus	AAGS	29	19	14	279'267	100.0%	607'785	23.5%	
60.503	503 Rickenbach - Schwyz Zentrum - Ibach - Schwyz SBB - Seewenmarkt	Bus	AAGS	34.5	31	30.5	156'123	100.0%	201'925	56.1%	
60.504	504 Brunnen - Morschach	Bus	AAGS	33	32	30	145'626	100.0%	216'219	41.3%	
60.507	507 Schwyz - Sattel-Aegeri - Rothenthurm - Biberbrugg	Bus	AAGS	35	33	32	378'155	100.0%	412'931	51.7%	
60.508	508 Gersau - Brunnen - Schwyz Zentrum - Schwyz SBB - Seewenmarkt	Bus	AAGS	34	31	3	251'366	100.0%	545'316	34.9%	
60.523	523 Arth-Goldau - Steinerberg - Sattel	Bus	AAGS	8	8	8	53'143	100.0%	120'293	21.5%	
60.528	528 Vitznau - Küssnacht a.R. - Rotkreuz	Bus	AAGS	3	0	0	45'890	31.6%	32'607	34.5%	
60.529	529 Küssnacht a.R. - Udligenswil - Root D4	Bus	AAGS	13	10	0	88'259	39.0%	41'146	28.1%	
60.541	541 Sisikon - Riemenstalden	Bus	PAG	2	2	2	11'311	100.0%	109'204	15.4%	ohne Bundesbeteiligung
60.551	551 Einsiedeln - Bennau - Biberbrugg	Bus	PAG	8	6	0	30'044	100.0%	116'559	26.5%	ohne Bundesbeteiligung
60.552	552 Einsiedeln - Willerzell - Egg SZ - Einsiedeln	Bus	PAG	10	7	7	59'041	100.0%	114'516	20.2%	
60.553	553 Einsiedeln - Willerzell - Studen - Ochsenboden	Bus	PAG	13.5	9	9	116'124	100.0%	204'423	16.9%	
60.554	554 Einsiedeln - Alpthal - Brunni	Bus	PAG	13	16	16	104'767	100.0%	152'560	37.7%	
60.555	555 Einsiedeln - Oberberg - Hoch-Ybrig Laucheren / 556 Einsiedeln - Unterberg - Hoch-Ybrig Weglosen	Bus	PAG	28.5	26.5	26.5	350'249	100.0%	535'853	34.1%	
70.180	180 Pfäffikon SZ - Wollerau - Samstagern	Bus	PAG	46.5	36	23	244'574	100.0%	1'097'780	35.1%	ohne Bundesbeteiligung
70.190	190 Pfäffikon SZ - Feusisberg - Schindellegi-Feusisberg	Bus	PAG	33	28	17	220'475	100.0%	626'280	29.2%	reduzierte Bundesbeteiligung
72.521	521 Uznach - Siebnen-Wangen - Buttikon - Reichenburg	Bus	PAG	32.5	30.5	29	389'719	94.9%	594'978	51.6%	reduzierte Bundesbeteiligung
72.522	522 Nuolen - Siebnen-Wangen - Lachen SZ - Pfäffikon SZ	Bus	PAG	19.5	0	0	162'146	100.0%	353'409	40.5%	reduzierte Bundesbeteiligung
72.523	523 Siebnen-Wangen - Innerthal	Bus	PAG	14	14	14	125'796	100.0%	230'455	27.3%	
72.524	524 Ziegelbrücke - Buttikon - Galgenen - Lachen SZ - Pfäffikon SZ	Bus	PAG	35	32	18	631'684	56.3%	488'634	51.5%	
72.525	525 Lachen SZ - Wangen - Siebnen-Wangen - Siebnen Schulhaus	Bus	PAG	25	17	16	102'097	100.0%	480'208	33.6%	reduzierte Bundesbeteiligung

Bahn- und Buslinien Kanton SZ (Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs)											
Kennzahlen: Planwerte 2021 (ohne ausserordentliche Defizitdeckung aufgrund Covid-19)											
Fahrplanfeld	Linie	Verkehrsmittel	Initialen TU	Anzahl Kurspaare stärkster Querschnitt			Kurskilometer (ganze Linie)	Linien-Anteil SZ in % (IKV)	Abgeltung SZ nach Abzug Bundesbeteiligung	Kosten-deckungsgrad	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So					
60.609	9 Oberägeri - Sattel	Bus	ZVB	24	12	10	119'995	23.0%	94'475	28.6%	reduzierte Bundesbeteiligung
60.622	22 Küsnacht a.R. - Immensee	Bus	ZVB	32	32	30	94'559	100.0%	150'644	57.2%	
60.653	53 Rotkreuz - Küsnacht a.R.	Bus	ZVB	38	32	30	300'857	52.8%	304'669	42.5%	
60.525	Immensee - Rotkreuz	Bus	ZVB	18	18	18	128'115	68.6%	154'974	2)	Neue Linie im Ersten Jahr noch keine Einnahmen
60.526	Brunnen - Arth-Goldau - Rotkreuz (HVZ)	Bus	ZVB	5.5	0	0	77'364	68.6%	100'372	2)	Neue Linie im Ersten Jahr noch keine Einnahmen
70.176	176 Richterswil - Wollerau - Roos	Bus	BWS	36	35	16	78'209	70.1%	140'825	31.3%	
2577	Schwyz - Stoos	Standseilbahn	StSS	26	31	26	31'170	100.0%	1'161'456	65.6%	
2574	Ried (Muotathal) - Illgau	Luftseilbahn	SRI	19	17	17	9'500	100.0%	79'534	29.4%	
3600	Luzern - Brunnen (- Flüelen)	Schiff	SGV	12	12	12	164'682	19.8%	73'684	92.5%	

1) Anteil für Störungsmanagement Züricher S-Bahn

2) Neue Linie im ersten Jahr noch ohne Erlöszuscheidung

Bemerkungen

Die in dieser Tabelle publizierten Kennzahlen basieren auf den Offerten, welche die Transportunternehmen im Bestellverfahren für das Jahr 2021 eingereicht haben (Planwerte). Die Kennzahlen berücksichtigen die nachträgliche Defizitdeckung aufgrund der Corona-Auswirkungen noch nicht.

Der Bund legt als Voraussetzung zur Mitfinanzierung von Linien des regionalen Personenverkehrs einen minimalen Kostendeckungsgrad (KDG) fest. Es werden zwei Angebotskategorien unterschieden:

- a) 10 % für Angebote der Grunderschliessung (Busse bis Stundentakt, Rufbusse, Bahnergänzungsleistungen, Abend und Nachtangebote sowie Seilbahnen).
- b) 20 % für übrige Buslinien und übrige Rufbusse, übrige Seilbahnen, Eisenbahnen und Schiffe.

Im Jahr 2021 erreichte eine RPV-Linien im Kanton Schwyz die vom Bund geforderte minimale Wirtschaftlichkeit nicht:

- S27 Siebnen-Wangen – Schübelbach-Buttikon – Reichenburg – Bilten – Ziegelbrücke

Die S27 stellt als Übergangskonzept die Bahnerschliessung in der March sicher. Sie wurde 2014 eingeführt, weil ab diesem Zeitpunkt die Züricher S-Bahn in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg nicht mehr anhalten kann. Die S27 soll eingestellt und abgelöst werden, sobald die Züricher S-Bahn die Schwyzer Bahnhöfe in der Obermarch wieder bedienen kann. Damit dies möglich wird, realisiert der Bund in Siebnen-Wangen eine Überholgleisanlage. Das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Mitbestellerkanton St. Gallen anerkennen die besondere Situation der Bahnerschliessung in der Obermarch und finanzieren die S27 trotz ungenügender Wirtschaftlichkeit mit.