

Beschluss Nr.

Schwyz,

Versandt am:

Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2024-2027

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

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

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

Das öV-Grundangebot dient dem Regierungsrat 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). Das vorliegend zu verabschiedende öV-Grundangebot wird ab dem Jahr 2024 wirksam und gilt bis Ende 2027.

Das öV-Grundangebot 2024–2027 baut auf den bewährten und etablierten öV-Angeboten auf und berücksichtigt neue und sich verändernde Rahmenbedingungen und Entwicklungen. Der identifizierte Handlungsbedarf und die Erkenntnisse aus der (sich in Überarbeitung befindenden) öV-Strategie sind in das öV-Grundangebot 2024–2027 eingeflossen. Es darf davon ausgegangen werden, dass sich die Nachfrage im öV nach Abflauen der Corona-Pandemie erholen wird und aufgrund der Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung wieder ein jährliches Nachfragewachstum zu erwarten ist.

Im öV-Grundangebot 2024–2027 ist die Umsetzung von 24 Massnahmen und Entwicklungsfeldern in allen Verkehrsregionen vorgesehen. Sie haben zum Ziel, den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Im Mittelpunkt des öV-Grundangebots 2024–2027 stehen:

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

Die geplanten Massnahmen unterstützen den eingeschlagenen Weg für einen noch attraktiveren und gleichzeitig effizienteren öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz. Die finanziellen Mittel werden mit Priorität für den Ausbau des bestehenden Angebots auf den öV-Hauptlinien mit starker Nachfrage oder entsprechendem Potenzial eingesetzt. Der öV kann seine Stärken als Massentransportmittel ausspielen und einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage im Kanton Schwyz leisten.

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

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

Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 ist stabil und der jährliche Abgeltungsaufwand an die Transportunternehmen bewegt sich zwischen 30.5 Mio. Franken (2024) und 31.6 Mio. Franken (2026). Im Mittel sind pro Jahr 31.2 Mio. Franken vorgesehen. Obschon im öV-Grundangebot 2024–2027 deutliche Angebotsausbauten geplant sind, liegt der budgetierte mittlere Abgeltungsaufwand 1.4 Mio. Franken tiefer als im Budget des laufenden öV-Grundangebots 2020–2023. Mit ein Grund hierfür ist, dass der Finanzrahmen künftig besser als bisher mit den effektiv beanspruchten Abgeltungen übereinstimmen soll. Das öV-Grundangebot 2024–2027 ist, im Vergleich zu früheren öV-Grundangeboten, sodann mit positiveren Entwicklungsprognosen hinterlegt und berücksichtigt die Tendenz der besseren Eigenwirtschaftlichkeit des Schwyzer öV bis vor Ausbruch der Pandemie.

2. Ausgangslage

2.1 Inhalt und Abgrenzungen des öV-Grundangebots

Das öV-Grundangebot regelt das Angebot im regionalen Personenverkehr. Es umfasst den öffentlichen Verkehr innerhalb von Regionen einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften. Im Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Li-

nie (Anzahl Kurspaare) sowie der Finanzrahmen für die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen festgelegt. Nicht Gegenstand dieser Beschlussfassung sind Angebote des Ortsverkehrs, des Fernverkehrs, des Ausflugsverkehrs sowie Nachtangebote. Ebenfalls nicht Bestandteil des Finanzrahmens der Grundangebotsvorlage sind Kosten der Bahn- und Strasseninfrastrukturen.

2.2 Zuständigkeit

Gemäss § 10 Bst. a GöV liegt es in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das durch den Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs zu genehmigen. Die Bezirke und Gemeinden hatten im Sinne von § 11 Bst. a GöV die Gelegenheit, in den Monaten April bis Juni 2021 Begehren zum öV-Grundangebot 2024–2027 einzureichen und konnten in den Monaten März bis Mai 2022 zum Entwurf des öV-Grundangebotes Stellung nehmen.

2.3 Geltungsdauer

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

2.4 Planerische Einbettung

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

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

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

2.5 öV-Grundangebot als Rahmen für die Angebotsbestellung

Das öV-Grundangebot ist Grundlage und gleichzeitig Rahmen für die Bestellung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Es wird immer jeweils für zwei Fahrplanjahre ein Bestellverfahren durchgeführt. Bund und Kantone geben als Besteller des regionalen Personenverkehrs den Transportunternehmen Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan) sowie zu den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die Transportunternehmen Offerten je Linie. In den Offerten werden im Voraus die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen. Nach Verhandlung der Offerten schliessen die Besteller mit den Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab. Darin werden die zu erbringenden Leistungen sowie die Abgeltungen und deren Aufteilung auf Bund, Kantone und Dritte geregelt.

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

3. Rechtsgrundlagen

3.1 Rechtsgrundlage beim Bund

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

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

3.2 Rechtsgrundlage im Kanton Schwyz

Die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs stützt sich auf das GöV. Der Kanton richtet Beiträge an die Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Deckung von Betriebsfehlbeträgen von Transportunternehmen des regionalen öffentlichen Verkehrs und an die anrechenbaren Kosten von Verkehrs- und Tarifverbünden aus (§ 8 GöV). Die Minimalerschliessung aller Gemeinden ist, gestützt auf § 2 GöV, mit Rücksicht auf die Dichte der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze zu gewährleisten. Der Kanton, die Bezirke und die Gemeinden tragen gemeinsam die Kosten der Förderungsmassnahmen für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 1 GöV). Für alle im Grundangebot enthaltenen Linien wird ein ausreichender Grad an Eigenwirtschaftlichkeit verlangt (§ 10 Bst. a GöV).

3.3 Übereinstimmung von kantonalem Recht und Bundesrecht

Ausgeschlossen von der Abgeltung ist sowohl nach kantonalem Recht wie nach Bundesrecht der (reine) Ausflugsverkehr (Angebote ohne Erschliessungsfunktion). Ebenso besteht eine Übereinstimmung beim Einbezug des Regionalverkehrs als übergeordnetem Verkehr. Linien, die vom Bund mitfinanziert werden, sind Gegenstand des öV-Grundangebots.

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

3.4 Abweichungen zwischen den Anforderungen des Bundes und des Kantons

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

- Die Mindesterschliessung jeder Gemeinde (§ 2 GöV), unabhängig von den Bundesanforderungen;
- die Feinerschliessung der Ortschaften. Der Bund schliesst diese Erschliessung als Ortsverkehr aus. Nach § 2 GöV ist die Ausrichtung auf die Dichte von Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätzen vorgeschrieben, was eine feinere Erschliessung der Ortschaften zulässt;

- die Mehrfachbedienung wird vom Bund nur bei besonderer Wichtigkeit und Nachfrage anerkannt. Kantonal ist dabei dagegen lediglich auf eine ausreichende Eigenwirtschaftlichkeit der Linie zu achten. Das Kriterium der Erschliessungsfunktion muss aber ebenfalls erfüllt sein;
- nicht ganzjährig bediente Linien sind von der Abgeltung durch den Bund ebenfalls ausgeschlossen. Nach kantonaler Gesetzgebung muss eine Linie dagegen nicht ganzjährig bedient sein, um ins Grundangebot aufgenommen werden zu können.

3.5 Ausschluss aus dem öV-Grundangebot

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

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

3.6 Festlegung des Angebotsumfangs

Die kantonalen Rechtsgrundlagen äussern sich nicht über die konkrete Anzahl der Kurspaare auf den in das Grundangebot aufgenommenen Linien. Gestützt auf § 10 Bst. a GöV wird aber eine genügende Eigenwirtschaftlichkeit gefordert.

Der Angebotsumfang in der Bundesgesetzgebung richtet sich in erster Linie nach der Nachfrage (Art. 30 PBG und Art. 7 ARPV).

Gemäss Art. 7 ARPV gelten folgende Regelungen:

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

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

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

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

3.7 Untergeordnete Anpassungen des Grundangebots

Unabhängig von den Entwicklungsfeldern (vgl. dazu unten Ziff. 5) muss es möglich sein, das auf vier Jahre ausgelegte öV-Grundangebot neuen Erkenntnissen und Bedürfnissen anzupassen. Solche Anpassungen und Optimierungen können beispielsweise in folgenden Fällen sinnvoll sein:

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

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

4. Rückblick und Erfolgskontrolle

4.1 Entwicklung der Kennzahlen 2017–2020

Die Entwicklung und der Erfolg des öffentlichen regionalen Verkehrs sind im begleitenden Bericht zum öV-Grundangebot 2024–2027 in Kapitel 3.1, wie in den vorangehenden öV-Grundangebotsperioden, mit einem Rückblick auf die letzten vier Jahre aufgezeigt. Als Datengrundlage wurden die Kennzahlen aus den Jahresabschlüssen der Transportunternehmen (IST-Werte) verwendet. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung lagen die IST-Zahlen bis 2020 vor. Es wurde die Entwicklung der nachfolgenden sechs Kennzahlen analysiert und kommentiert:

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

4.1.1 Fazit aus der Kennzahlenanalyse

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

- «Sparszenario Moderat» im öV-Grundangebot 2016–2019;
- Geänderte Rahmenbedingungen für die Betriebskosten;
- Passagierwachstum und höhere Billeteinnahmen bis 2019;

- Corona-Pandemie ab März 2020.

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

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

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

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

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

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

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

Im öV-Grundangebot 2020–2023 wurden total 20 öV-Massnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs beschlossen. Bis Ende 2021 konnten 17 dieser Massnahmen umgesetzt werden. Drei Massnahmen verzögern sich, weil die Umsetzungsreife noch nicht erreicht ist. Im begleitenden Bericht, Kapitel 3.2, sind die Massnahmen mit dem aktuellen Umsetzungsstatus einzeln aufgeführt.

Die noch nicht umgesetzten Massnahmen aus dem öV-Grundangebot 2020–2023 werden zur Weiterbearbeitung in das öV-Grundangebot 2024–2027 übernommen.

4.3 Erwartungen der Bezirke und Gemeinden

Das Amt für öffentlichen Verkehr hat die Bezirke und Gemeinden im Frühling 2021 mit einer Umfrage dazu eingeladen, ihre Erwartungen für das öV-Grundangebot 2024–2027 mitzuteilen. 21 Bezirke und Gemeinden haben eine Rückmeldung gemacht. Die konkreten Anregungen aus der Umfrage sind im begleitenden Bericht in Kapitel 3.3 aufgeführt und sind in die Erarbeitung des öV-Grundangebots 2024–2027 eingeflossen.

4.4 Richtplancontrolling

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

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

Die detaillierten Ergebnisse aus dem Controllingbericht des ARE sind im begleitenden Bericht in Kapitel 3.4 erläutert.

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

5. öV-Grundangebot 2024–2027 im Überblick

5.1 Wesentlicher Inhalt

Das öV Grundangebot 2024–2027 baut auf den bewährten und etablierten öV-Angeboten auf und berücksichtigt neue und sich verändernde Rahmenbedingungen und Entwicklungen. Der im Rahmen des Rückblicks und der Erfolgskontrolle identifizierte Handlungsbedarf ist in die Erarbeitung des neuen öV-Grundangebots eingeflossen. Zudem sind die Erkenntnisse der (sich in Überarbeitung befindenden) öV-Strategie berücksichtigt worden. Für das öV-Grundangebot 2024–2027 wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage im öV nach Abflauen der Corona-Pandemie erholen wird und aufgrund der Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung wieder ein jährliches Nachfragewachstum erwartet werden darf.

Im Mittelpunkt des öV-Grundangebots 2024–2027 stehen:

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

Im öV-Grundangebot sind 24 Massnahmen und Entwicklungsfelder in allen Verkehrsregionen geplant. Sie haben zum Ziel, den öffentlichen Verkehr noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Alle Massnahmen und Entwicklungsfelder sind im Massnahmenkatalog des öV-Grundangebot 2024–2027 detailliert beschrieben und begründet.

5.2 Verkehrsregion Ausserschwyz

- Ab 2024: Die Busse im urbanen/periurbanen öV-Hauptkorridor Pfäffikon - Altendorf - Lachen - Siebnen verkehren tagsüber durchgehend im Viertelstundentakt, womit die Attraktivität des öV in den Siedlungsgebieten mit grosser Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte gesteigert werden kann.
- Ab 2024: Die Busse im Korridor Siebnen-Wangen - Wangen - Tuggen - Uznach verkehren tagsüber durchgehend im Halbstundentakt, womit die Gemeinden Tuggen und Wangen systematisch und halbstündlich innerhalb der Region und mit den beiden Verkehrsdrehscheiben Siebnen-Wangen und Uznach verbunden sein werden.

- Ab 2024: Die Ortschaft Nuolen und die Kantonsschule Ausserschwyz werden neu von Montag bis Sonntag täglich mit der Buslinie 72.525 Lachen SZ – Siebnen-Wangen erschlossen, anstatt wie bisher von Montag bis Freitag mit der Buslinie 72.522 Pfäffikon SZ - Lachen - Siebnen-Wangen - Nuolen. Das Angebot der Buslinie 72.525 wird hierfür verbessert und ausgebaut.
- Ab 2024–2027: Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung mit dem Ziel, dass eine direkte S-Bahn die Obermarch wieder mit Zürich verbindet. Das öV-Konzept March wird schrittweise in Richtung des angestrebten Zielzustands weiterentwickelt.
- Ab 2024–2027: Entwicklungsfeld Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Bilten mit dem Ziel, dass das Busangebot im Dreieck Uznach (Kanton St. Gallen), Reichenburg (Kanton Schwyz) und Ziegelbrücke (Kanton Glarus) das neue Bahnangebot berücksichtigt und kantonsübergreifend mit guten Anschlussbeziehungen aufeinander abgestimmt ist.

5.3 Verkehrsregion Mitte

Der Bezirk Einsiedeln beabsichtigt, ab 2025 ein neues Buskonzept einzuführen und damit die öV-Erschliessungsqualität im Dorfgebiet zu verbessern. Anstelle des heutigen Ortsbusses werden die Stillstandzeiten der kantonalen Buslinien beim Bahnhof Einsiedeln für die Erschliessung der Einsiedler Dorfgebiete ausgenutzt. Das Buskonzept Einsiedeln wurde vom Bezirk Einsiedeln in Zusammenarbeit mit dem AöV Schwyz, der Postauto AG und einem externen Beratungsbüro erarbeitet. Das neue Buskonzept wird vorbehältlich der Zustimmung der Einsiedler Stimmbürger eingeführt (Abstimmung Sachgeschäft am 15. Mai 2022).

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

5.4 Verkehrsregion Innerschwyz und Küssnacht

- Ab 2024: Das Busangebot im periurbanen Siedlungsraum zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof wird verbessert. Die Linienbusse verkehren neu von Montag bis Samstag zwischen Schwyz Zentrum und Steinen Bahnhof ab 6 Uhr bis 20 Uhr durchgehend im Halbstundentakt.
- Ab 2024: Die urbanen/periurbanen Siedlungsgebiete von Brunnen und der Bezirk Gersau werden besser an die Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB angeschlossen. Die Zugsanschlüsse in Brunnen SBB werden attraktiver. Die öV-Vernetzung im Talkessel Schwyz wird verbessert.
- Ab 2024: Der Kanton Uri soll am Morgen aus dem Talkessel Schwyz 30 Minuten früher erreicht werden können. Damit ist für die Berufspendler ein Arbeitsbeginn vor 7 Uhr möglich.
- Ab 2024: Das Angebot der Buslinie 60.609 Oberägeri - Sattel wird weiterentwickelt und an das neue Buskonzept des Kantons Zug angepasst.
- Ab ca. 2026: Das Arbeitsplatzgebiet ESP Seewen und das Sport-, Gewerbe- und Wohngebiet Wintersried werden neu mit dem öV erschlossen und an die regionale Verkehrsdrehscheibe im Busknoten Schwyz Zentrum angeschlossen.
- Ab ca. 2025: Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt ESP Brunnen Nord mit seinen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten soll neu mit dem öV erschlossen und an die Verkehrsdrehscheibe Brunnen SBB, das Zentrum und Brunnen See angeschlossen werden (Entwicklungsfeld).
- Ab ca. 2027: Das neue Verwaltungszentrum Kaltbach mit seinen rund 500 Arbeitsplätzen wird mit dem öV direkt an das Bahnangebot Schwyz SBB angeschlossen.
- Ab 2024: Die öV-Erschliessung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Küssnacht Fänn wird verbessert. Der ESP Fänn und das Dorfzentrum Küssnacht werden systematisch an die Verkehrsdrehscheiben Rotkreuz und Küssnacht am Rigi angeschlossen.
- Ab 2024–2027: Entwicklungsfeld Küssnacht für die Weiterentwicklung des Busangebots mit dem Ziel, das Busangebot im Raum Küssnacht am Rigi und Umgebung rechtzeitig an geänderte Rahmenbedingungen anzupassen und in Zusammenarbeit mit Bund, den Kantonen Luzern und Zug und dem Bezirk Küssnacht weiterzuentwickeln.

5.5 Allgemeine Entwicklungsfelder

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

Damit der Regierungsrat bei Notwendigkeit flexibel und rechtzeitig reagieren kann, werden im öV-Grundangebot 2024–2027 wie schon in den vergangenen öV-Grundangebotsperioden sogenannte Entwicklungsfelder eingestellt. Sie ermöglichen, Projekte weiterzuentwickeln und erlauben es dem Regierungsrat, die Massnahmen kurzfristig, innerhalb des öV-Grundangebots 2024–2027, umzusetzen. Die allgemeinen Entwicklungsfelder sind im Massnahmenkatalog zum öV-Grundangebot 2024–2027 in Kapitel 4 detailliert beschrieben.

- Entwicklungsfeld Nachtangebot mit dem Ziel, dass das AöV Schwyz einen Bericht zur Aufnahme eines Nachtangebots ins öV-Grundangebot erarbeitet und diesen im Jahr 2023 dem Kantonsrat vorlegt.
- Entwicklungsfeld Umwelt mit dem Ziel, dass der CO₂-Ausstoss beim strassengebundenen öV im Kanton Schwyz schrittweise gesenkt wird und die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität beim öV laufend überprüft werden.
- Entwicklungsfeld mehr Wettbewerb im öV mit dem Ziel, dass das öV-Grundangebot im Kanton Schwyz effizient und qualitativ gut ist und die Leistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen erbracht werden.
- Entwicklungsfeld Innovationen mit dem Ziel, geeignete Formen von Bedarfsangeboten für den ländlichen Raum zu erkennen (öV ohne festen Fahrplan).
- Entwicklungsfeld Pandemie und ihre langfristigen Auswirkungen mit dem Ziel, dass auf neue Situationen und Erkenntnisse der Corona-Pandemie kurzfristig reagiert und der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 eingehalten werden kann.

6. Finanzierung

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 trotz deutlichen Angebotsausbauten im Mittel um 4.3 % (1.4 Mio. Franken) gesenkt werden. Erläuterungen dazu siehe Kapitel 6.2 Finanzielle Entwicklung 2016–2027.

6.1 Finanzrahmen öV-Grundangebot 2024–2027

Im öV-Grundangebot 2024–2027 wird ein stabiler Finanzrahmen eingestellt. Der jährliche Abgeltungsaufwand an die Transportunternehmen beläuft sich auf 30.5 Mio. Franken (2024) bis 31.6 Mio. Franken (2026). Im Mittel sind pro Jahr 31.2 Mio. Franken budgetiert.

[Beträge 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
3	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:

- Pos. 1 Summe Vollkosten aller Linien des öV-Grundangebots 2024–2027.
- Pos. 2 Summe Kosten der im öV-Grundangebot 2024–2027 eingestellten Entwicklungsfelder.
- Pos. 3 Summe Verkaufserlöse aller Linien des öV-Grundangebots 2024–2027.
- Pos. 4 Anteil Bund an die Finanzierung des öV-Grundangebots 2024–2027.
- Pos. 5 Anteil Kanton Schwyz (Total) an die Finanzierung des öV-Grundangebots 2024–2017.
- Pos. 6 Anteil Bezirke und Gemeinden 60 % (Grundlage § 9 GöV).
- Pos. 7 Anteil Kanton Schwyz 40 % (Grundlage § 9 GöV).

6.2 Finanzielle Entwicklung 2016-2027

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

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

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

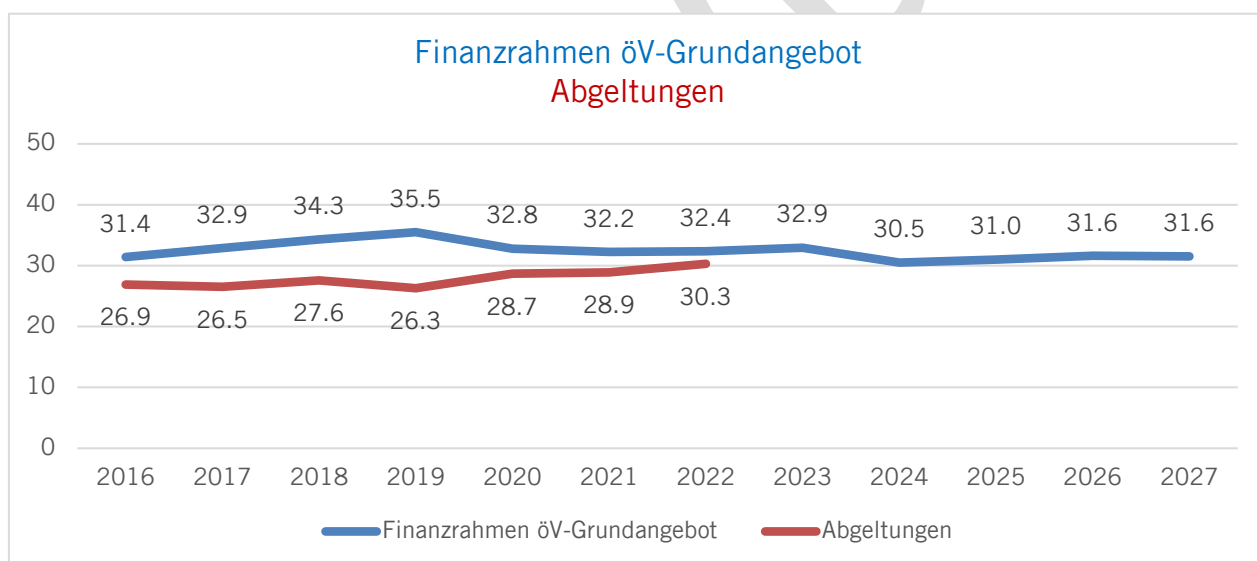


Abbildung 1: Diagramm Entwicklung Finanzrahmen und Abgeltungen 2016-2027

Erläuterungen:

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

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

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

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

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

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

Stand Februar 2022 geht die öV-Branche davon aus, dass sich die Nachfrage nach Abflauen der Pandemie erholen wird. Es darf zudem angenommen werden, dass das allgemeine Wachstum im Kanton Schwyz das kontinuierliche öV-Nachfragewachstum wie vor der Corona-Pandemie unterstützen wird. Das öV-Grundangebot 2024–2027 knüpft an der positiven Entwicklung wie bis zum Ausbruch der Pandemie 2020 an.

Im öV-Grundangebot 2024–2027 sind 24 Massnahmen und Entwicklungsfelder in allen Verkehrsregionen geplant. Sie haben zum Ziel, den öffentlichen Verkehr noch attraktiver, effizienter und nachhaltiger zu machen.

Die Massnahmen und Entwicklungsfelder erfordern zusätzliche Mittel. Der Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 kann jedoch im Vergleich zur Vorperiode 2020–2023 erneut reduziert werden weil,

- der erarbeitete Finanzrahmen des öV-Grundangebots 2024–2027 im Vergleich zu früheren öV-Grundangeboten auf optimistischeren Annahmen und Entwicklungsprognosen beruht und der Finanzrahmen zukünftig besser mit den effektiv beanspruchten Mitteln (Abgeltungen) übereinstimmen soll;
- die zuletzt positive Entwicklung bei der Wirtschaftlichkeit und bei den Abgeltungen des öV-Grundangebots 2020–2023 (ohne Corona-Pandemie) berücksichtigt ist.

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.

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Dieses Kapitel wird nach Abschluss der Vernehmlassung ergänzt.

8. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

8.1 Antrag an den Kantonsrat

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

8.2 Ausgabenbremse

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

8.3 Referendum

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

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

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

Beschluss des Regierungsrates

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

Verkehrsregion March/Höfe

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
670 (S40)	Rapperswil - Einsiedeln	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld 2.5 Die Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Bahnknoten Biberbrugg werden überprüft und zukunftsgerichtet festgelegt
670 (VAE)	Luzern - Arth-Goldau – Pfäffikon SZ – St. Gallen	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt	
800 (S2)	Flughafen - Zürich HB -	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld 1.4

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
	Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke			Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung Angebot in Abstimmung ZVV
720 (S8)	Winterthur - Wal-lisellen - Zürich HB - Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung ZVV
800 (S25)	Zürich HB - Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke - Linthal	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt	Ehemals „Glarner Sprinter“
720 (S27)	Ziegelbrücke - Siebnen-Wangen (Shuttle)	Eisenbahn	Mo-Fr: Halbstundentakt in HVZ Sa-So: kein Betrieb	Entwicklungsfeld 1.4 Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung
800 (S5)	Zürich HB - Uster - Rapperswil - Pfäffikon SZ	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt	Angebot in Abstimmung ZVV
70.176	Richterswil - Wollerau - Roos	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	Angebot in Abstimmung ZVV
70.180	Pfäffikon SZ - Wollerau - Sams-tagern	Bus	Abschnitt Pfäffikon SZ - Wollerau Bahnhof: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Verdichtungen So: Halbstundentakt Abschnitt Wollerau Bahnhof - Samstagern: Mo-Sa: Halbstundentakt So: kein Betrieb	
70.190	Pfäffikon SZ - Feusisberg - Schindellegi-Feusisberg	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	
72.521	Reichenburg - Buttikon - Siebnen-Wangen - Tuggen - Uznach	Bus	Abschnitt Reichenburg - Siebnen-Wangen: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Siebnen-Wangen - Uznach: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: Stundentakt	Entwicklungsfeld 1.4 Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung
72.522	Pfäffikon SZ - Lachen SZ - Galgenen - Siebnen-Wangen	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb	In Kombination mit der Marchbuslinie 72.524 Mo-Sa: Viertelstundentakt
72.523	Siebnen-Wangen - Innerthal	Bus	Mo-So: Stundentakt	
72.524	Pfäffikon SZ - Lachen SZ - Galgenen - Siebnen - Buttikon - Reichenburg - Ziegelbrücke	Bus	Abschnitt Pfäffikon - Buttikon: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Buttikon - Ziegelbrücke: Mo-So: Stundentakt	In Kombination mit der Linie 72.522 Mo-Sa: Viertelstundentakt im Abschnitt Pfäffikon - Siebnen Entwicklungsfeld 1.4 Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
				Entwicklungsfeld 1.5 Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Biltlen
72.525	Lachen SZ - (Nuolen -) Wangen - Siebnen-Wangen	Bus	Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt	Entwicklungsfeld 1.4 Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung Verdichtungskurse für die Kantonschule Nuolen
80.635 (Neue Linie)	Ziegelbrücke - Schänis - Kaltbrunn - Benken - Reichenburg	Bus	Wird im Rahmen des Entwicklungsfeldes 1.5 festgelegt	Entwicklungsfeld 1.5 Buskonzept Reichenburg - March - Gaster - Biltlen

Verkehrsregion Einsiedeln/Ybrig/Alpthal

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
672 (S13)	Wädenswil - Einsiedeln	Eisenbahn	Mo-So: Halbstundentakt mit Verdichtungen in der HVZ	Angebot in Abstimmung ZVV
60.551	Einsiedeln - Bennau - Biberbrugg	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen	Ab 2025 geänderte Streckenführung und Linienerweiterung Einsiedeln Bahnhof - Spital/Rietstrasse Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt
60.552	Einsiedeln - Willerzell - Egg SZ - Einsiedeln	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen	Ab 2025 Linienerweiterung Einsiedeln Bahnhof - Spital Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt
60.553	Einsiedeln - Willerzell - Studen - Ochsenboden	Bus	Abschnitt Einsiedeln - Studen: Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen Abschnitt Studen - Ochsenboden: Nachfrageorientierte Grunderschliessung	
60.554	Einsiedeln - Alpthal - Brunni	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Reduktionen	Ab 2025 geänderte Streckenführung und Linienerweiterung Einsiedeln Bahnhof - Brül Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln werden alle zwei

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
				Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt
60.555	Einsiedeln - Oberiberg - Hoch-Ybrig, Laucheren (Linie 555) Einsiedeln - Unteriberg - Hoch-Ybrig, Weglosen (Linie 556)	Bus	Mo-So: Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt Kombination Linie 555 (Hoch-Ybrig, Laucheren) und Linie 556 (Hoch-Ybrig, Weglosen)	Ab 2025 Linienerweiterung Einsiedeln Bahnhof - Eschbach/Kobiboden Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Einsiedeln werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt

Verkehrsregion Innerschwyz/Küssnacht

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
601 (S3)	Luzern - Küssnacht a. R. - Arth-Goldau - Brunnen	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt mit Verdichtungen	
601 (S2)	Baar Lindenpark - Zug - Arth-Goldau - Erstfeld	Eisenbahn	Abschnitt Baar Lindenpark - Walchwil: Mo-So: Halbstundentakt gemäss Bestellung Kanton Zug Abschnitt Walchwil - Arth-Goldau - Erstfeld: Mo-So: Stundentakt	
670 (S31)	Arth-Goldau - Biberbrugg	Eisenbahn	Mo-So: Stundentakt	Entwicklungsfeld 2.5 Die Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Bahnknoten Biberbrugg werden überprüft und zukunftsgerichtet festgelegt
60.501	Arth - Arth-Goldau - Lauerz - Schwyz - Muotathal	Bus	Abschnitt Arth - Arth-Goldau: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Arth-Goldau - Lauerz: Mo-So: Stundentakt Abschnitt Lauerz - Schwyz SBB: Mo-Fr: Stundentakt mit Verdichtungen Sa-So: Stundentakt Abschnitt Schwyz SBB - Schwyz Zentrum: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Schwyz Zentrum - Muotathal: Mo-So: Halbstundentakt	In Kombination mit der Linie 60.502 Viertelstundentakt im Korridor Arth - Arth-Goldau
60.502	Arth - Arth-Goldau - Steinen - Schwyz -	Bus	Abschnitt Arth - Arth-Goldau: Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Arth-Goldau - Steinen:	In Kombination mit der Linie 60.501 Viertelstundentakt im Korridor Arth - Arth-Goldau

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
	Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R.		Mo-So: Stundentakt Abschnitt Steinen - Schwyz Zentrum: Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt Abschnitt Schwyz Zentrum - Küssnacht a. R. Mo-So: Halbstundentakt	In Kombination mit der Linie 60.508 Mo-Sa: Viertelstundentakt im öV-Hauptkorridor Schwyz - Brunnen (-Gersau) Entwicklungsfeld 3.9 Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.503	Seewen SZ - Ibach - Schwyz - Rickenbach SZ	Bus	Mo-So: Halbstundentakt	Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch die Gemeinde Schwyz werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt
60.504	Brunnen - Morschach	Bus	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld 3.6 Im Rahmen des Entwicklungsfelds wird die Verlängerung der Buslinie 60.504 zum ESP Brunnen Nord geprüft
60.507	Schwyz - Sattel-Ägeri - Rothenthurm - Biberbrugg - Schindellegi	Bus	Abschnitt Schwyz - Sattel-Ägeri Mo-So: Halbstundentakt Abschnitt Sattel-Ägeri - Biberbrugg Mo-So: Stundentakt Abschnitt Biberbrugg - Schindellegi Chaltenboden: Mo-Sa: Stundentakt Ab circa 2026: Linienverlängerung Schwyz Zentrum - Ibach - Neue Muotabrücke - Wintersried - Zeughausareal - Schwyz SBB	Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch die Gemeinde Feusisberg wird alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt (Testbetrieb Erschliessung Chaltenboden) Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch die Gemeinde Schwyz werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt
60.508	Gersau - Brunnen - Schwyz - Seewen	Bus	Abschnitt Gersau - Brunnen: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb Abschnitt Brunnen - Schwyz Zentrum: Mo-Sa: Halbstundentakt So: kein Betrieb Abschnitt Schwyz Zentrum - Schwyz SBB: Mo-Sa: Halbstundentakt So: Stundentakt Abschnitt Schwyz SBB - Seewenmarkt: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb	Die Buslinie 60.508 verkehrt ergänzend zu den weiteren Buslinien im Talkesselkonzept. Sie wird in den einzelnen Streckenabschnitten nachfragerorientiert eingesetzt Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch die Gemeinde Schwyz bzw. Nutzniesser (Seewenmarkt) werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt Ab 2027: Bezug neues Verwaltungszentrum Kaltbach und Verlängerung der Buslinie 60.508 vom Bahnhof Schwyz SBB/Seewenmarkt bis zum Kaltbach
60.523	Arth-Goldau - Steinerberg -	Bus	Mo-So: Nachfragerorientierte Grunderschliessung	

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
	Sattel			
60.525	Immensee - Rotkreuz	Bus	Mo-So: Stundentakt	
60.526	Brunnen - Schwyz - Arth-Goldau Rotkreuz	Bus	Mo-Fr: HVZ-Angebot Sa-So: kein Betrieb	
60.528	Vitznau-Küssnacht a. R. - Rotkreuz	Bus	Mo-Fr: HVZ-Angebot Sa-So: kein Betrieb	Entwicklungsfeld 3.9 Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.529	Küssnacht a. R. - Udligenswil - Root D4	Bus	Mo-Sa: Stundentakt So: kein Betrieb	Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Küssnacht werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt Entwicklungsfeld 3.9 Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.609	Oberägeri - Sattel Gondelbahn	Bus	Abschnitt Oberägeri - Morgarten: Mo-Fr: Halbstundentakt Sa-So: Stundentakt Abschnitt Morgarten - Sattel: Mo-So: Stundentakt mit nachfrageorientierten Verdichtungen	Das Angebot wird an das neue Buskonzept des Kantons Zug angepasst
60.622	Küssnacht a. R. - Immensee	Bus	Mo-So: Halbstundentakt	Entwicklungsfeld 3.9 Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht Das Angebot und die Finanzierung des Ortsverkehrsanteils durch den Bezirk Küssnacht werden alle zwei Jahre im Prozess des Bestellverfahrens festgelegt
60.653	Küssnacht a. R. - Rotkreuz	Bus	Linie 60.653a Küssnacht Rotenhofstrasse - Rotkreuz: Mo-So Halbstundentakt Linie 60.653b Küssnacht am Rigi Bahnhof - Rotkreuz: Mo-Sa: Halbstundentakt mit Reduktionen So: kein Betrieb	Entwicklungsfeld 3.9 Anpassung und Weiterentwicklung Busangebot Küssnacht
60.541	Sisikon - Riemenstalden - Chäppeliberg	Bus	Mo-So: Nachfragerorientierte Grunderschliessung	
3600	Luzern - Brunnen - Flüelen (Vierwaldstättersee)	Schiff	Mo-So: Nachfragerorientierte Grunderschliessung Brunnen-Treib und Gersau-Treib	Zum Angebot und zur Mitfinanzierung des Schiffsbetriebs auf dem Vierwaldstättersee laufen Abklärungen

<i>Fahrplanfeld</i>	<i>Streckenabschnitt</i>	<i>Verkehrsträger</i>	<i>Angebot, Taktsystem</i>	<i>Bemerkungen</i>
2582	Illgau - Ried (Muotathal)	Luftseilbahn	Mo-So: Durchgehender automatischer Betrieb tagsüber Bedienung der Anlage	
2577	Schwyz - Stoos	Standseilbahn	Mo-So: Halbstundentakt	

2. Es werden folgende Finanzrahmen genehmigt: 2024: 30.5 Mio. Franken; 2025: 31.0 Mio. Franken; 2026: 31.6 Mio. Franken; 2027: 31.6 Mio. Franken.

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

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

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

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

7. Zustellung: ...

8. Zustellung elektronisch: ...

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

