

Beschluss Nr. 415/2023  
Schwyz, 6. Juni 2023 / ju

## Interpellation I 6/23: ÖV-Förderung mit Schwyzer KlimaTicket Beantwortung

### 1. Wortlaut der Interpellation

Am 21. Februar 2023 haben Kantonsrat Jonathan Prelicz und drei Mitunterzeichner folgende Interpellation eingereicht:

*«Zu einem attraktiven öffentlichen Verkehr gehört nicht nur ein umfangreiches Grundangebot. Auch eine interessante Gestaltung der Ticketpreise leistet einen wesentlichen Beitrag dazu. In vielen Kantonen gibt es heute Monats- oder Jahresabonnemente, die zur vermehrten Benutzung des öffentlichen Verkehrs beitragen. Auch in anderen Ländern wurden und werden verschiedene vergünstigte Abonnemente angeboten. Sehr bekannt wurde letzten Sommer das 9-Euro-Ticket Deutschlands. Die in ganz Deutschland gültige Monatskarte kostete neun Euro und galt überall, ausser bei Fahrten in ICE-Zügen. In Österreich kann ein KlimaTicket erworben werden, welches für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich gilt. Der Preis beträgt 1095 Euro, also drei Euro pro Tag und mit weiteren Ermässigungen für Junioren, Senioren und Menschen mit Behinderungen. Ebenfalls erwerbbar ist in Österreich ein auf das Bundesland bezogenes KlimaTicket für umgerechnet einen Euro pro Tag.*

*Ein Blick auf die aktuelle Situation im Kanton Schwyz zeigt auf, dass noch wenig von einem Schwyzer KlimaTicket zu spüren ist. Das 2. Klasse-Jahresabonnement der AAGS kostet für alle Zonen pro Jahr und erwachsene Person 1449.- Franken. Mit diesem sogenannten 'Schwyzer Pass' kann jedoch ein Grossteil der Ausserschwyz nicht befahren werden. Ein ergänzendes Zonenabonnement im Bereich Ausserschwyz (ZVV und Ostwind-Kombi) kostet 2133.- Franken (sechs Zonen). Der Gesamtpreis beläuft sich somit auf 3582.- Franken. Zum Vergleich: Im viel grösseren Kanton Zürich kann ein kantonales 2. Klasse-Jahresabonnement für 2226.- Franken erworben werden. Der Gesamtpreis eines 2. Klasse-Generalabonnements für die gesamten Schweiz liegt bei 3860.- Franken. Es ist zentral, dass auch der Kanton Schwyz in Zukunft einen grösseren Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leistet. Die Weiterentwicklung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs spielen dabei eine zentrale Rolle. Dank dem Ausbau und der Attraktivitätssteigerung des*

öffentlichen Verkehrs, kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduziert werden, die Dörfer werden vom motorisierten Verkehr entlastet und die Standortattraktivität wird im gesamten Kanton gesteigert. Damit in Zukunft noch deutlich mehr Personen statt des Autos den öffentlichen Verkehr nutzen, braucht es neben dem Ausbau des Grundangebots auch einen zusätzlichen finanziellen Anreiz. Durch einen Schwyzer-Pass in Form eines KlimaTickets wäre der regionale ÖV auch finanziell sehr attraktiv. Die erste Vision der kantonalen Strategie öffentlicher Verkehr ist wie folgt formuliert: 'Die Schwyzer Bevölkerung, die Zupendler und Erholungssuchenden aus den ausserkantonalen Gebieten benützen den öffentlichen Verkehr, weil er modern, schnell, leicht zugänglich und ökologisch ist.' Das KlimaTicket ist ein konkreter Vorschlag, wie der ÖV leichter zugänglich gemacht werden kann. Daher stellen sich uns folgende Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, im Kanton Schwyz die Einführung eines stark vergünstigten 2. Klasse KlimaTickets in Form einer Monats- und/oder Jahreskarte für den gesamten Regionalverkehr zu prüfen? Falls nein, warum nicht?
2. Würde ein kantonal unterstütztes KlimaTicket eingeführt, bräuchte es eine zusätzliche finanzielle Beteiligung Seitens Kanton. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Kosten für den Kanton für ein solches KlimaTicket, wenn beispielsweise das 2. Klasse-Jahresabonnement für eine erwachsene Person bei 365.- Franken und pro Kinder und Jugendliche bei 182.- Franken liegt und welche Umsetzungsfristen sieht er?
3. Sieht der Regierungsrat andere oder bessere Möglichkeiten, um dem öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz einen massiven Schub zu verleihen?
4. Wie stark hat die ÖV-Benutzung im Kanton Schwyz in den letzten zehn Jahren zugenommen? Wie stark der motorisierte Verkehr? Wenn möglich, bitten wir um die Angaben der absoluten Zahlen (Anzahl ÖV-Benutzende pro Jahr, Anzahl eingelöster Motorfahrzeuge pro Jahr).

Wir bedanken uns für das Beantworten unserer Fragen.»

## 2. Antwort des Regierungsrates

### 2.1 Allgemeine Bemerkungen

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

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

Was die Haltung der Postulanten anbelangt, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und seine Attraktivitätssteigerung generell zu einer Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses sowie einer Entlastung der Dörfer vom motorisierten Verkehr führten, gilt es schliesslich darauf hinzuweisen, dass nach Ansicht des Regierungsrates auch künftige Weiterentwicklungen und Ausbauschritte beim öV gezielt und unter Wahrung eines gewissen Kosten-/Nutzenverhältnisses erfolgen sollen. Dies gilt umso mehr, als auch der öV wertvolle Ressourcen beansprucht und es zudem unter verschiedenen weiteren Aspekten wenig Sinn macht, die heute schon sehr hohe Mobilität der Bevölkerung – und sei es mit dem öV – um jeden Preis noch weiter zu steigern und damit bis zu einem gewissen Grad nachgerade auch eigentlich «unnötige» Fahrten zu begünstigen.

## 2.2 Beantwortung der Fragen

*2.2.1 Ist der Regierungsrat bereit, im Kanton Schwyz die Einführung eines stark vergünstigten 2. Klasse KlimaTickets in Form einer Monats- und/oder Jahreskarte für den gesamten Regionalverkehr zu prüfen? Falls nein, warum nicht?*

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass ein gutes Angebot – und das besteht im Kanton Schwyz – auch einen fairen Preis haben darf. Ausserdem zeigen die Erfahrungen von anderen Preisanpassungen, dass in der Schweiz die Preissensitivität im öV eher gering ist. Das bedeutet, dass Preisaufschläge bisher keinen grossen Einfluss auf die Nachfrage und umgekehrt auch Preissenkungen, welche z. B. der Kanton Genf vor ein paar Jahren vollzogen hat, keinen grossen Umsteigeeffekt hatten. Hinzu kommt, dass es, wenn der Preis einmal gesenkt wurde, sehr schwierig wäre, ihn wieder anzuheben und die Finanzierungslücken wieder zu schliessen, wenn die erwartete Nachfragesteigerung ausbleibt.

Es ist deshalb zielführender, in ein gut ausgebautes, qualitativ hochwertiges Angebot zu investieren als Preise kostenaufwendig weiter künstlich zu vergünstigen. Jede Massnahme, welche den Kostendeckungsgrad des öV weiter senkt, wird mitunter zulasten der Allgemeinheit umgesetzt. Der öffentliche Verkehr sollte zu einem vernünftigen Anteil nutzerfinanziert sein. Diese Erwartung teilt im Übrigen auch der Bund.

*2.2.2 Würde ein kantonal unterstütztes KlimaTicket eingeführt, bräuchte es eine zusätzliche finanzielle Beteiligung seitens Kanton. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Kosten für den Kanton für ein solches Klimaticket, wenn beispielsweise des 2. Klasse-Jahresabonnement für eine erwachsene Person bei 365.- Franken und pro Kinder und Jugendliche bei 182.- Franken liegt und welche Umsetzungsfristen sieht er?*

Eine genaue Bezifferung des Einnahmenausfalls ist nicht möglich, da dieser Preisvorschlag von einem Angebot über den ganzen Kanton Schwyz ausgeht, welches es so heute nicht gibt und das auch zukünftig unrealistisch ist.

Der Tarifverbund Schwyz hat die möglichen Ausfälle, welche eine solche Massnahme in seinem Gebiet verursachen würde, jedoch ungefähr berechnet. Bei einer Umsetzung der oben erwähnten Preisvorschläge müsste im Tarifverbund Schwyz (ohne Gebiete March und Höfe) mit einem Einnahmenausfall von jährlich insgesamt rund 1.7 Mio. Franken gerechnet werden. Dieser müsste vom Kanton Schwyz übernommen werden.

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

In Erinnerung zu rufen bleibt an dieser Stelle, dass die öffentliche Hand bereits heute hohe Abgeltungen bzw. Zahlungen an den öV leistet. Alleine bezogen auf das öV-Grundangebot im Kanton Schwyz betragen diese im Jahr 2022 rund 58 Mio. Franken (verteilt auf Bund, Kanton, Bezirke und Gemeinden). In diesem Betrag noch nicht enthalten sind die Zahlungen an die Bahninfrastruktur, die insbesondere aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) geleistet werden, welchen wiederum der Bund und die Kantone gemeinsam speisen.

### *2.2.3 Sieht der Regierungsrat andere oder bessere Möglichkeiten, um den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz einen massiven Schub zu verleihen?*

Der Regierungsrat erachtet es als zielführend und als seine Aufgabe, den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz mit Massnahmen in den Bereichen Angebot, Qualität und Infrastruktur zu unterstützen und fördern. Diese erfolgen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) und beinhalten folgende konkreten Handlungsfelder:

- weiterer Ausbau des Angebots (Verfügbarkeit des öV erhöhen);
- attraktive Angebote anbieten (schnelle und direkte Verbindungen);
- eine hohe Qualität sicherstellen;
- in eine moderne Infrastruktur investieren.

Das öV-Angebot im Kanton Schwyz wird jeweils im Rahmen des öV-Grundangebots vom Regierungsrat beschlossen und vom Kantonsrat genehmigt. Mit den beiden Grundangebotsperioden 2020–2023 und 2024–2027 wurden zahlreiche Massnahmen zur weiteren spezifischen Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des öV beschlossen. Das Angebot wird wo sinnvoll und angezeigt kontinuierlich verdichtet und ausgebaut. Auch in Randzeiten und in der Nacht (Einführung Nachtangebot ab 2025 geplant) wird das Angebot verbessert und die Verfügbarkeit des öV weiter erhöht. Mit dem neuen Talkesselkonzept in Innerschwyz ab 2021, dem geplanten neuen Buskonzept in der March ab 2024 sowie dem neuen Buskonzept Einsiedeln ab 2025 werden attraktive neue regionale und lokale öV-Direktverbindungen angeboten.

Ferner wird laufend in neue Fahrzeuge investiert, damit die Bevölkerung von modernen Fahrzeugflotten profitieren kann. Komfortelemente wie Niederflur, aktuelle Fahrgastinformation, Klimatisierung oder auch Wireless-Internet steigern die Qualität des Schwyzer öV. Die Pünktlichkeit des Fahrplans wird mittels Echtzeitdaten überwacht, damit die Zuverlässigkeit des Fahrplans gewährleistet werden kann. Im Bereich Infrastruktur werden die Bushaltestellen modernisiert und Investitionsbeiträge an bedeutende Busdreh scheiben geleistet.

Marketingmassnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sind Aufgabe der Transportunternehmen. Zu diesen Massnahmen gehört auch die Preis- und Sortimentsgestaltung im Tarifsystem. Die 250 Transportunternehmen und 18 Tarifverbände der Schweiz sind dafür in der Branchenorganisation Alliance SwissPass zusammengeschlossen. Sie engagieren sich schweizweit für harmonisierte, verständliche und wirtschaftliche Tarifbestimmungen, moderne und attraktive Vertriebslösungen sowie kundenorientierte Sortimente und Informationssysteme. Aktuell plant Alliance Swisspass die Einführung eines neuen Guthaben-Abonnements, mit welchem ein bestimmtes Guthaben zu einem rabattierten Preis erworben werden kann. Anschliessend kann dieses Guthaben während zwölf Monaten beim Kauf von persönlichen Einzelfahrausweisen zur Bezahlung genutzt werden. Mit dem neuen Guthaben-Abo sollen besonders Fahrgäste angesprochen werden, für deren Mobilität das Halbtax-Abo zu wenig attraktiv ist, sich aber auch ein Generalabonnement noch nicht lohnt. Es soll dabei helfen, diese Marktlücke zu schliessen.

### *2.2.4 Wie stark hat die ÖV-Benutzung im Kanton Schwyz in den letzten zehn Jahren zugenommen? Wie stark der motorisierte Verkehr? Wenn möglich, bitten wir um die Angaben der absoluten Zahlen (Anzahl ÖV-Benutzende pro Jahr, Anzahl eingelöster Motorfahrzeuge pro Jahr).*

Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs wird mit der Kennzahl «Personenkilometer» (PKM) ausgewiesen. Die Kennzahl PKM zeigt die von allen Passagieren im Kanton Schwyz gesamthaft gefahrenen Kilometer während eines Jahres. Bei der Deutung der PKM-Entwicklung sind die Auswirkungen der Corona-Pandemie ab 2020 bis Mitte 2022 zu beachten. Es wird nachfolgend der Zeitraum 2009 bis 2019 (vor Pandemie) und die Entwicklung während der Pandemie (2020–2022) aufgezeigt.

Von 2009 bis 2019 ist die Anzahl zurückgelegter Personenkilometer im öV-Grundangebot des Kantons Schwyz gesamthaft um 39.2 Mio. PKM (17.2 %) gestiegen. Im Jahr 2020 sanken die PKM mit Ausbruch der Corona-Pandemie im Vergleich zum Vorjahr um 77.39 Mio. PKM (28.9 %). Im Jahr 2022 wurden gesamthaft wieder 239.23 Mio. PKM zurückgelegt. Der Rückstand im Vergleich zu vor der Pandemie betrug noch 28.42 Mio. PKM (10.6 %) Im ersten Quartal 2023 wurden im öV wieder annähernd gleich viele PKM wie vor der Corona-Pandemie zurückgelegt.

Im gleichen Zeitraum wie oben (2009–2019) ist die Anzahl im Kanton Schwyz eingelöster Personenwagen von 85 409 auf 102 913, also um 17 504 Fahrzeuge oder um 20.5 % gestiegen. 2022 betrug die Anzahl eingelöster Personenwagen 107 154.

#### Beschluss des Regierungsrates

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

