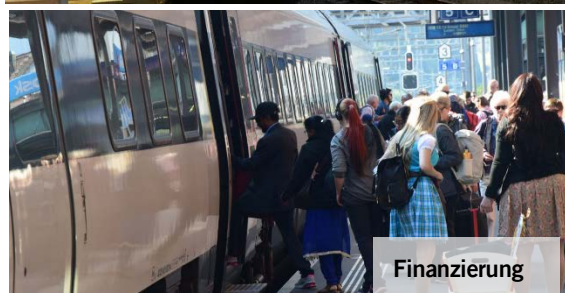


Strategie öffentlicher Verkehr 2040

Schwyz, Mai 2022



Inhaltsverzeichnis

1	Die öV-Strategie in Kürze	3
2	Organisatorische Eingliederung der öV-Strategie	3
3	Vision öffentlicher Verkehr	4
4	Strategische Ziele	4
<u>4.1</u>	<u>Angebot</u>	<u>4</u>
<u>4.2</u>	<u>Finanzierung</u>	<u>5</u>
<u>4.3</u>	<u>Qualität</u>	<u>5</u>
<u>4.4</u>	<u>Umwelt</u>	<u>5</u>
<u>4.5</u>	<u>Infrastruktur</u>	<u>5</u>
5	Koordination Gesamtverkehr	6
6	Angebotsstruktur öffentlicher Verkehr Stand 2022	7

Kontakt

Baudepartement des Kantons Schwyz
Amt für öffentlichen Verkehr
Postfach 1250, 6431 Schwyz
Domizil:
Olympstrasse 10, 6440 Brunnen
Tel: 041 819 25 13
oev@sz.ch, www.sz.ch/oev

1 Die öV-Strategie in Kürze

Die Mobilität gilt als Motor von Wirtschaft und Handel und sie bedeutet Freiheit, Selbstverwirklichung und Autonomie für die Gesellschaft. Mobilität trägt zum Wohlstand der modernen Gesellschaft bei.

Der öffentliche Verkehr leistet als Massentransportmittel einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Mobilität im Kanton Schwyz. Er gehört zum Service Public und bringt Menschen zur Arbeit und zur Schule, aber auch zu den Einkaufs-, Tourismus- und Freizeiteinrichtungen.

Die Mobilität befindet sich in einem stetigen Wandel. Globalisierung, Digitalisierung, Individualisierung, die Demographie mit der Migration und Alterung der Gesellschaft sowie der Klimawandel verändern das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft.

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ist eine Daueraufgabe. Mit der Überarbeitung der Strategie öffentlicher Verkehr erfolgt, mit Blick in die Zukunft, die Aktualisierung der strategischen Ziele nach folgenden Grundsätzen:

- In Bereichen, bei denen Veränderungen bevorstehen, gilt es sich darauf vorzubereiten.
- In Bereichen, bei denen Veränderungen bevorstehen, die noch nicht konkret sind, gilt es sich darauf vorzubereiten und flexibel zu sein.
- In Bereichen, bei denen die Zukunft stabil bleibt, ist zu optimieren, was getan wird.

Die Strategie öffentlicher Verkehr ist Teil der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie 2040, welche mit einem kompletteren Verkehrsangebot die Verbesserung des Verkehrssystems im Kanton Schwyz anstrebt.

Die Strategie öffentlicher Verkehr ist ein Steuerungsinstrument für den Regierungsrat und unterstützt ihn in der Konkretisierung und Umsetzung des allgemeinen gesetzlichen Auftrags. Sie hilft ihm, Entscheidungen zukunftsgerichtet und strategisch zu treffen.

Die Strategie öffentlicher Verkehr bildet ein Fundament für die tägliche Arbeit des Amtes für öffentlichen Verkehr. Sie dient als Orientierungshilfe, steuert die Entscheidungen und hilft, die langfristig gesetzten Ziele zu erreichen. Mit dem Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs werden die strategischen Ziele mit konkreten Massnahmen ausgearbeitet und dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt.

Die überarbeitete Strategie öffentlicher Verkehr beinhaltet strategische Ziele für den Zielhorizont 2040. Sie umfassen folgende Bereiche des öffentlichen Verkehrs:

- Angebot;
- Finanzierung;
- Umwelt;
- Qualität;
- Infrastruktur;
- Koordination Gesamtverkehr.

2 Organisatorische Eingliederung der öV-Strategie

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

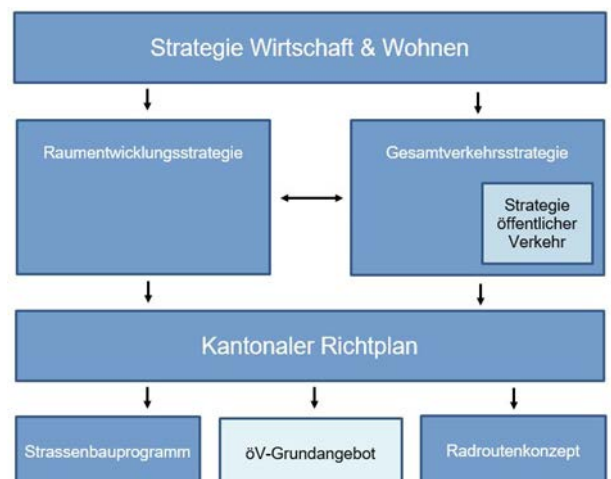
Mit der Raumentwicklungsstrategie und der Gesamtverkehrsstrategie erfolgt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Beide Strategien konkretisieren die übergeordnete Strategie Wirtschaft und Wohnen und brechen diese auf die räumliche Ebene herab.

Die Gesamtverkehrsstrategie wiederum berücksichtigt alle Aspekte des Verkehrs in einer ganzheitlichen Sicht.

Die Strategie öffentlicher Verkehr stellt einen konkretisierenden Teil der Gesamtverkehrsstrategie 2040 dar. Auf der Grundlage der Gesamtverkehrsstrategie werden im kantonalen Richtplan Massnahmen definiert.

Mit dem Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs erfolgt die konkrete Umsetzung dieser Massnahmen.

Das öV-Grundangebot wird alle vier Jahre vom Regierungsrat erarbeitet und dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt.



3 Vision öffentlicher Verkehr

- Die Schwyzer Bevölkerung, die Zupendler und Erholungssuchenden aus den ausserkantonalen Gebieten benützen den öffentlichen Verkehr, weil er modern, schnell, leicht zugänglich und ökologisch ist.
- In den urbanen und periurbanen Gebieten ist das Liniennetz dicht. Kundenfreundlich gestaltete Verkehrsdrehscheiben verknüpfen den öffentlichen Verkehr mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr.
- In Richtung Luzern, Zug und Zürich sind die Reiseverbindungen mit kurzen Reisezeiten attraktiv.
- Der öffentliche Verkehr ist als Motor der Siedlungsentwicklung geschätzt und ein bedeutender Faktor der Standortqualität des Kantons Schwyz.
- Der öffentliche Verkehr ist zukunftsgerichtet und wird jeweils im Rahmen des öV-Grundangebots an die gesellschaftlichen, räumlichen und politischen Entwicklungen angepasst.

4 Strategische Ziele

4.1 Angebot



- Ziel 1: Der öffentliche Verkehr ist attraktiv und in den stark nachgefragten Quell-/Zielbeziehungen besteht eine dichte Vernetzung.
- Ziel 2: Der Regionalverkehr auf der Schiene ist dauerhaft zu sichern und adäquat auszubauen.
- Ziel 3: Das Bahnangebot bildet die schnelle Verbindung auf den Hauptkorridoren und zu den ausserkantonalen Zentren. Ebenso stellt es die schnelle Verbindung zwischen dem äusseren und inneren Kantonsteil sicher.
Verkehrsregion Ausserschwyz
 - Anbindung Pfäffikon an das schnelle Fernverkehrsnetz Zürich – Chur.
 - Sicherstellung Direktverbindungen zum Flughafen Zürich.
 - Viertelstündliches Bahnangebot in den Korridoren March – Pfäffikon – Zürich / Rapperswil.Verkehrsregion Innerschwyz
 - Systematischer Halbstundentakt zu den Zentren Zug/Zürich, Luzern und Rotkreuz.
 - Viertelstündliches Bahnangebot entlang der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Brunnen, Schwyz, Arth-Goldau.Verkehrsregion Mitte
 - Attraktive Verbindungen Einsiedeln – Zürich (Tourismus, Pendler).
- Ziel 4: Das Busangebot bildet das Rückgrat des öffentlichen regionalen Verkehrs und unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen. Das Busangebot wird anhand der Handlungsräume des kantonalen Richtplans definiert und abgestuft:
 - urbaner Raum: 15-Minutentakt;
 - periurbaner Raum: 15- bis 30-Minutentakt;
 - ländlicher Raum: Potenzialorientierter Takt zwischen 30- bis 120 Minutentakt (mindestens vier Kurspaare als Grunderschliessung).
- Ziel 5: Im Bereich des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs unterstützen im ländlichen Raum flexible (nachfrageorientierte) Angebotsmodelle eine nachhaltige und effiziente Abwicklung des stark volatilen Freizeitverkehrs.
- Ziel 6: Die öV-Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) erhöht deren Standortattraktivität für die Ansiedelung neuer Unternehmen.
- Ziel 7: Die kantonalen Tourismusschwerpunkte sind mit einem guten, in das nationale Netz eingebunden öV-Angebot erschlossen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Tourismusverkehr wird erhöht.
- Ziel 8: Am Wochenende bestehen Nachtverbindungen aus den Zentren Zürich und Luzern in den Kanton Schwyz, um die Attraktivität des öV weiter zu erhöhen und gesellschaftlichen Entwicklungen adäquat Rechnung zu tragen.
- Ziel 9: Der öffentliche Verkehr im Kanton Schwyz bietet gut organisierte Verkehrsdrehscheiben, welche das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr vom Velo, vom Zu-Fuss-Gehen sowie vom Auto erleichtern. Dadurch wird die Erreichbarkeit zwischen den Regionen sowie die Verknüpfung der städtischen und ländlichen Räume verbessert.

4.2 Finanzierung



- Ziel 10: Der Mitteleinsatz im öV-Grundangebot erfolgt effizient, transparent, in einem breiten Interesse und mit einem optimalen Wirkungsgrad.
 - Ziel 11: Die Effizienz der Verkehrsunternehmen wird verbessert und der Kostendeckungsgrad des Gesamtsystems laufend erhöht. Bei Nichterfüllung von Vorgaben wird das Mittel der Zielvereinbarung oder der Ausschreibung eingesetzt.
 - Ziel 12: Die Kennzahlen zum öffentlichen Verkehr werden systematisch erfasst, ausgewertet und transparent offengelegt.
-

4.3 Qualität



- Ziel 13: Der öffentliche Verkehr ist pünktlich, einfach zugänglich und verfügt über eine hohe Dienstleistungsqualität. Die zuverlässige Transportkette, das an die Nachfrage angepasste Platzangebot und die hohe Sauberkeit unterstreichen die Attraktivität des öV und helfen, mehr Kunden zu gewinnen.
-

4.4 Umwelt



- Ziel 14: Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird laufend gesteigert, um den Modal Split insbesondere im urbanen und periurbanen Raum erhöhen zu können. Die Verlagerung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr trägt zu einer Verbesserung der Energiebilanz des Verkehrssektors bei.
 - Ziel 15: Der CO₂-Ausstoss beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz wird schrittweise gesenkt, weil die Treibhausgasemissionen gemäss Bundesstrategie bis 2050 Netto Null betragen sollen.
-

4.5 Infrastruktur



- Ziel 16: Der Kanton bringt die kantonalen Angebotsziele bei der Planung des Bahninfrastrukturausbaus des Bundes ein und sichert damit langfristig gute Rahmenbedingungen für das Bahnangebot. Die Planungen erfolgen unter dem Lead des Bundes in enger Abstimmung mit der Raumplanung.

Ziel 17: Für ein leichteres Umsteigen zwischen Bahn und Bus sowie Bus und Bus wird der Bau von Busdrehkreuzen mit erheblicher kantonomer oder regionaler Bedeutung mit Investitionsbeiträgen unterstützt. Das Haltestellennetz ist dicht und die Haltestellen werden kundenfreundlich gestaltet und zeitgemäss ausgerüstet. Für ein pünktliches und zuverlässiges Busangebot werden Verbesserungen wie öV-Priorisierungen angestrebt.

5 Koordination Gesamtverkehr



Der öffentliche Verkehr hat zahlreiche Schnittstellen zu den anderen Verkehrsmitteln und deren Entwicklungen. Die Infrastrukturen und Mobilitätstrends werden durch verschiedenste Akteure geplant und umgesetzt.

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs unterstützen die nachfolgenden Leitgedanken einen gut koordinierten und über alle Verkehrsmittel abgestimmten Gesamtverkehr.

Fussverkehr

- Zu-Fuss-Gehende sollen die öV-Haltestellen sicher, attraktiv, direkt und hindernisfrei erreichen, weil sie die wichtigsten Kunden des öffentlichen Verkehrs sind.

Veloverkehr

- Velofahrer sollen wichtige öV-Haltestellen mit grösserem Einzugsgebiet sicher, direkt und bequem erreichen und ihr Velo geordnet und sicher abstellen können, weil die Velonutzung in Zukunft zunehmen wird und das Velo in Kombination mit dem öV (Bike & Ride) dazu beitragen kann, Leistungsengpässe im Gesamtverkehr zu beheben.

Mikromobilität

- Die Interessen der Mikromobilität werden durch den öffentlichen Verkehr unterstützt, wenn sich die Angebote sinnvoll in eine nachhaltige, multimodale Transportkette integrieren lassen (Mikromobilität umfasst motorisierte sowie nicht motorisierte Kleinst- und Leichtfahrzeuge. Beispiel: E-Scooter-Sharing-Angebot an Verkehrsdrehscheiben zur Überbrückung der ersten und letzten Meile).

Motorisierter Individualverkehr

- Die Forschung und Entwicklung autonom fahrender Fahrzeuge ist zu beobachten, weil das autonome Fahren das Potenzial hat, die Mobilität dereinst zu revolutionieren.
- Carpooling-Angebote sind nicht Bestandteil des öV-Grundangebots, weil die Erhöhung des Besetzungsgrades beim motorisierten Individualverkehr nicht die Aufgabe des öffentlichen Verkehrs ist.

Mobilitätsmanagement

- Mobilitätsmanagement soll sich im Kanton Schwyz etablieren können, weil die Verkehrsinfrastrukturen effizienter genutzt und Engpässe im Verkehrsfluss verringert werden können.

Mobility as a Service (MaaS)

- Mobility as a Service soll sich im Kanton Schwyz etablieren, weil mit MaaS die verschiedenen Verkehrsmittel einfacher miteinander kombiniert werden können und ein multimodales und besitzloses Mobilitätsverhalten ermöglicht wird (MaaS bedeutet kombinierte Mobilität aus einer Hand. Alle in einem bestimmten Gebiet verfügbaren Verkehrsmittel werden in einer App zusammengeführt, sodass der Nutzer auf Knopfdruck die einfachste Route und Verkehrsmittel ermitteln und buchen kann. Der öV ist Teil von MaaS).

On-Demand-Angebot für die letzte Meile

- On-Demand-Angebot für die letzte Meile sind nicht Bestandteil des öV-Grundangebots, weil es nach heutiger Beurteilung nicht die Aufgabe der öffentlichen Hand ist, öV-Leistungen bis zur Haustüre anzubieten, wo nicht eine gewisse Bündelung der Mobilitätsnachfrage erwartet werden kann.

