

## V-3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

### V-3.1 Angebot

*Geändert mit Richtplananpassung 2022*

#### Ausgangslage und Erläuterungen

Der öffentliche Verkehr ist ein auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene stark vernetztes System. Grundsätze und Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs werden in der Strategie und im Konzept öffentlicher Verkehr formuliert und im Grundangebot präzisiert.

Der öV verfolgt die teilweise gegenläufigen Ziele einer flächendeckenden Erschliessung des Siedlungsgebietes in einem dichten Takt und einer hohen Beförderungsgeschwindigkeit. Um diesen Zielen gerecht zu werden, wird eine Aufgabenteilung der verschiedenen Verkehrsmittel bzw. Ebenen angestrebt. Der Fernverkehr übernimmt hierbei eine nationale und überregionale Funktion. Die S-Bahnen stellen die regionale Erschliessung sicher, während die Buslinien die lokale Erschliessung übernehmen.

Die Hauptsiedlungsachsen werden durch die Bahnlinien Zürich–Chur bzw. Zug / Luzern – Altdorf bedient. Die innerkantonale Verbindung dieser beiden Achsen wird durch die Achse Rapperswil – Pfäffikon – Arth-Goldau – Küsnacht – Luzern sichergestellt. Die Erschliessung der Regionen erfolgt über die regionalen und lokalen Busnetze.

Die Übergänge zwischen den verschiedenen Hierarchieebenen des öffentlichen Verkehrs finden an den Knoten statt. Der Bus- und S-Bahnverkehr ist auf die Anschlüsse an den Knoten ausgerichtet. Folgende bestehende Knoten sollen auch in der weiteren Entwicklung gestärkt werden:

Korridor Zürich – Chur:

- nationale / überregionale Knoten: Pfäffikon SZ, Wädenswil (ausserkantonale), Ziegelbrücke (ausserkantonale),
- regionale Knoten: Richterswil (ausserkantonale), Altendorf, Lachen, Siebnen-Wangen, Siebnen Schulhaus (Bus), Reichenburg.

Korridor Zürich / Luzern – Gotthard:

- nationale / überregionale Knoten: Arth-Goldau, Luzern (ausserkantonale), Zug (ausserkantonale), Rotkreuz (ausserkantonale),
- regionale Knoten: Schwyz (Bahnhof), Brunnen, Schwyz Post/Zentrum (Bus), Küsnacht am Rigi, Steinen.

Korridore Rapperswil – Pfäffikon – Arth-Goldau – Küsnacht – Luzern und Wädenswil – Einsiedeln:

- nationale / überregionale Knoten: Rapperswil (ausserkantonale), Pfäffikon SZ, Wädenswil (ausserkantonale), Arth-Goldau,
- regionale Knoten: Wollerau, Samstagern (ausserkantonale), Schindellegi-Feusisberg, Biberbrugg, Einsiedeln, Sattel, Küsnacht.

Der grösste Teil des Siedlungsgebiets ist vom öffentlichen Verkehr erschlossen und verfügt mindestens über eine Erschliessungsgüte der Klasse D. Dieses Angebot stellt einen Minimalstandard für den ländlichen Raum dar, soll aber in den urbanen und periurbanen Räumen verbessert werden. Neben den Angebotsverbesserungen soll dabei auch die Zugänglichkeit zu den Haltestellen verbessert werden. Dabei sind attraktive und direkte Zugänge aus den Quartieren von Bedeutung.

Die hauptsächlichen Herausforderungen bestehen darin, den erwarteten Mehrverkehr zu bewältigen und die Erreichbarkeit der Agglomerationen, insbesondere des Wirtschaftsraums Zürich mindestens auf

dem heutigen Stand zu erhalten, ohne dass dabei die Kosten unverhältnismässig ansteigen. Gleichzeitig müssen genügend Kapazitäten für den Regionalverkehr auf Schiene und Strasse zur Verfügung gestellt werden.

Die Eisenbahnknoten Arth-Goldau und Pfäffikon sind zu sichern. Dabei sollen insbesondere gute Anschlüsse aus dem Kantonsgebiet im Fokus stehen.

Verschiedene nationale und übergeordnete Vorhaben haben vielfältige Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz, insbesondere hinsichtlich der Anschlüsse an den nationalen Verkehr und Kapazitätsengpässen auf der Schiene. Die bedeutendsten Vorhaben sind Angebotsausbauten auf der Achse Zürich – Chur, die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels im Jahr 2016 und der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2020 sowie geplante Ausbauten der S-Bahnen Zürich, Luzern, Zug und geplante Grossprojekte wie der Durchgangsbahnhof Luzern und der Zimmerbergtunnel. Es besteht die Gefahr, dass dem Kanton durch die Priorisierung des Transitgüterverkehrs sowie durch Angebotsausbauten des Fernverkehrs und der Nachbarkantone Bahnkapazitäten für seine regionalen Erschliessungsbedürfnisse entzogen werden. Insbesondere die Verbindungen nach Zürich sind durch eine optimierte Abstimmung von Regional- und Fernverkehr sowohl aus der Region March als auch aus Einsiedeln und dem Schwyzer Talkessel zu verbessern, wobei Direktverbindungen anzustreben sind.

Der Kanton muss deshalb auf nationaler Ebene verstärkt seine Interessen verteidigen, um mindestens die heutige Erschliessungsqualität zu sichern. Zudem sieht die Strategie "Öffentlicher Verkehr 2030" eine Stärkung des Bahnangebots und hierzu verschiedene Ausbauprojekte der Bahninfrastruktur und der Fahrpläne vor. Insgesamt strebt der Kanton Schwyz mindestens die Erhaltung der heutigen Erschliessungsgüte an. Allfällige weitergehende Vorhaben werden im Rahmen der vierjährigen Grundangebotsplanungen vom Kantonsrat beschlossen.

## **Beschlüsse**

### **V-3.1.1 Angebot Fernverkehr**

- a) Der Kanton Schwyz stellt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sicher und fördert eine gute Vernetzung der einzelnen Transportketten.
- b) Er vertritt auf nationaler Ebene seine Interessen, mit dem Ziel, langfristig eine gute Erschliessung des Kantons sicherzustellen.
- c) Er setzt sich für eine Verbesserung des Fern- und Regionalverkehrsangebots ein und strebt insbesondere Kapazitätserweiterungen und direkte Zugverbindungen nach Zürich und die Sicherung halbstündlicher Verbindungen an.
- d) Er setzt sich für gute Anschlüsse (Fernverkehr und Regionalverkehr) an den für den Kanton relevanten Knoten ein.

### **V-3.1.2 Angebot Regionalverkehr**

- a) Der Kanton entwickelt in Abstimmung mit dem Netznutzungskonzept und der Netznutzungsplanung des Bundes, den Nachbarkantonen, den vom Bund festgelegten Planungsregionen sowie den Transportunternehmungen SBB bzw. SOB AG das regionale Zugsangebot auf folgenden Korridoren weiter.
  - Erstfeld – Arth-Goldau – Zug;
  - Brunnen – Arth-Goldau – Rotkreuz;
  - Brunnen – Arth-Goldau – Küsnacht – Luzern;
  - Ziegelbrücke – Pfäffikon – Zürich;
  - Luzern – Arth-Goldau – Pfäffikon – Rapperswil;

- Einsiedeln – Wädenswil – Zürich.

Die S-Bahnsysteme Luzern, Zug, Zürich und Obersee werden zusammen mit diesen Korridoren weiterentwickelt.

- b) Durch frühzeitige Planung und langfristige Sicherung der benötigten Finanzmittel sichert sich der Kanton insbesondere auf den Korridoren mit begrenzter Trassenkapazität die gewünschten Regionalverkehrsleistungen (zwei bis vier RV-Trassen pro Stunde und Korridor).

#### **V-3.1.3 Lokale Zugänge**

- a) Das Bahnangebot muss mit abgestimmten, stabilen Bussystemen ergänzt und mit dem Rad- und Fussverkehr koordiniert und verknüpft werden. Stabile Bussysteme erfordern z.B. im Raum Pfäffikon Busbevorzugungsmassnahmen auf dem Strassennetz.
- b) Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen ist insbesondere für den Rad- und Fussverkehr zu verbessern. An den Bahnhöfen und Haltestellen sind attraktive, multimodale Umsteigeplattformen (inkl. Veloabstellplätze) zu schaffen.

#### **V-3.1.4 Nationale Infrastrukturprojekte**

- a) Zusammen mit den anderen Kantonen der Innerschweiz setzt sich Schwyz für Infrastrukturausbauten zur Kapazitätserweiterung der Zulaufstrecken aus Inner- und Ausserschweyz nach Zürich sowie aus Luzern/Rotkreuz/Zug zum Gotthard-Basistunnel ein.
- b) Der Kanton unterstützt Massnahmen im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur der Ausbauschritte 2025 und 2035, um die Direktverbindungen nach Zürich und die Entwicklungsmöglichkeiten des regionalen Bahnangebots zu fördern. Insbesondere sind die Eisenbahnknoten Arth-Goldau und Pfäffikon zu stärken; dabei sollen gute Anschlüsse aus dem Kantonsgebiet und Halt der IC-Züge im Fokus stehen.
- c) Im Langfristhorizont wirkt er auf eine gleichzeitige Realisierung des Axen- und des Urmibergtunnels zwecks Sicherung und Weiterentwicklung des regionalen Bahnangebots sowie Beibehaltung des Fernverkehrsknotens Arth-Goldau hin.
- d) Er fordert und unterstützt die Lärmschutzmassnahmen entlang der Strecke an den Objekten und an der Quelle.

#### **V-3.1.5 Gezielter Ausbau**

- a) Der Kanton legt für die verschiedenen Korridore Angebotsziele fest. Diese bilden im Rahmen der FABI-Ausbauschritte die Grundlage für Infrastrukturausbauten.
- b) Angebotsverbesserungen sind – unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten – primär dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist (v. a. urbane und periurbane Räume).

#### **Massnahmen**

- -

#### **Hinweise / Grundlagen**

- Gesamtverkehrsstrategie 2040 (RRB 403/2017 vom 30. Mai 2017)
- Netznutzungskonzepte und -pläne des BAV

#### **Koordination**

Koordinationsstand: Festsetzung

Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr

Beteiligte: BAV; Nachbarkantone; Gemeinden; SBB; SOB; ARE