

V-3.2 Bahn

Geändert mit Richtplananpassung 2022

Ausgangslage und Erläuterungen

Die Bahn soll sowohl die innerkantonalen Verbindungen als auch die Anbindung nach aussen, insbesondere in die Zentren (Zürich, Luzern, Zug etc.) sicherstellen und die anderen Verkehrsträger (Bus, MIV, Rad- und Fussverkehr) gut in dieses System einbinden. Um dies auch künftig zu gewährleisten und die vorgesehenen Angebotskonzepte umsetzen zu können sind Ausbauten und Optimierungen beim Schienennetz und bei den Haltestellen erforderlich.

Die Fernverkehrslinien sind wichtig für die Anbindung an die umliegenden Zentren. Im Zuge diverser Angebotsausbauten im Fern- und Güterverkehr wurden und werden die Hauptlinien stark ausgelastet, so dass diese auf den meisten Abschnitten zusehends an ihre Kapazitätsgrenze stossen. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass der Regionalverkehr, der die regionale Erschliessung und die Anbindung des Kantonsgebietes an das übergeordnete Netz sicherstellt, nicht eingeschränkt wird.

Der Kanton Schwyz ist in die S-Bahn-Systeme Zürich (ZVV), Zug und Luzern eingebunden und es bestehen Schnittstellen und Abhängigkeiten zur S-Bahn St. Gallen, zu Tilo (Tessin - Erstfeld) und A-Welle (Aargau). Die umliegenden S-Bahnsysteme wurden in den vergangenen Jahren ausgebaut, zuletzt der ZVV mit der 4. Teilergänzung. Ebenso fanden bei SBB Fernverkehr und beim Transitgüterverkehr Angebotsausbauten statt oder sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Diese Angebotsausbauten führten oder führen in den nächsten Jahren zu weiteren negativen Auswirkungen auf das Angebot im Kanton Schwyz. Im Rahmen der Planungen des Ausbaus schritt 2030/35 sind sowohl im Raum Luzern und Zug sowie bei der Zürcher S-Bahn bereits weitere Angebotsausbauten geplant.

Demgegenüber ist beispielsweise die Realisierung eines Urmibergtunnels in keinem Umsetzungshorizont von FABI vorgesehen. Somit geraten etablierte regionale S-Bahn-Angebote aufgrund der Kapazitäts- und Infrastrukturengpässe und der zunehmenden Konkurrenz durch den internationalen Güterverkehr zusehends unter Druck. Eine Weiterentwicklung des regionalen Bahnangebots ist vor diesem Hintergrund kaum mehr möglich. Um längerfristig im Korridor Brunnen – Luzern ein halbstündliches Angebot mit funktionierenden Anschlüssen im NEAT-Knoten Arth-Goldau sicherstellen zu können, ist ein Doppelspurausbau zwischen Immensee und Küssnacht notwendig. Zwischen Arth-Goldau und Brunnen ist die Sicherung des bestehenden HVZ-Angebots oder eine Weiterentwicklung nur mit einer Kapazitätserhöhung der Strecke möglich (3. Streckengleis oder Urmibergtunnel).

Die Option (Rückfallebene Fernbahnhof) einer Bahnhaltestelle Felderboden wird aufgegeben, weil mittel- bis langfristig die Bedienungsqualität in Arth-Goldau erhalten bleibt.

Die Gefahr der Verdrängung des Regionalverkehrs durch den internationalen Güterverkehr erfordert ein aktives Eintreten des Kantons für den Regionalverkehr und die Freihaltung der Flächen für zusätzliche Gleisanlagen. In diesem Zusammenhang muss der Kanton Schwyz aktiv für seine Anliegen eintreten.

Bezüglich des Haltestellenangebots in der Region March stützt sich der Richtplan auf die im Rahmen der Stadtbahn Obersee angedachten Optionen. Weitere Haltestellen darüber hinaus müssten künftig noch geprüft werden (z.B. Schübelbach, Buttikon). Zudem sind aus Sicht des Kantons an mehreren Bahnhaltestellen Perronverlängerungen vorzusehen.

Der Schienengüterverkehr im Kanton soll über zweckmässige Anlagen verfügen, sodass er den Anteil am Modal Split zumindest halten kann. Sowohl für den Wagenladeverkehr als auch für den Transport

von Massengütern (z.B. Kies, Sand) werden hierfür geeignete Verladestationen benötigt. In Koordination mit dem BAV, den Bahnen und der Industrie sichert der Kanton die ausreichende Verfügbarkeit der Anlagen.

Derzeit verfügt der Kanton über 7 Freiverladeanlagen (siehe thematische Karte unter V-3.2.3). Die bestehenden Anlagen sind in unterschiedlichem Masse ausgelastet, an verschiedenen Orten zeichnet sich Handlungsbedarf ab.

Die Freiverlade Schwyz und Brunnen sehen sich aufgrund ihrer Lage - erschwerte Zufahrt bzw. inmitten Wohn- und Gewerbezone - zum Handeln gezwungen. Deshalb strebt der Kanton eine Zusammenlegung der beiden Anlagen an einem neuen Standort an. Dabei ist eine gute strassenseitige Anbindung des neuen Standorts und somit auf eine gute Erschliessung für das Gewerbe von Bedeutung.

In Pfäffikon schränken Lage und der technische Zustand den Güterumschlag ein. Eine neue zentrale Freiverladeanlage in Siebnen könnte die bestehenden Freiverlade in Pfäffikon und Reichenburg ersetzen. Eine siedlungsverträgliche Erschliessung kann aber nur über den geplanten Zubringer zum Autobahnanschluss Wangen Ost erfolgen.

Der Freiverlad Einsiedeln wird nur noch eingeschränkt betrieben, vor allem für die Anlieferung von Diesel. Der künftige Bedarf wird durch den Kanton überprüft.

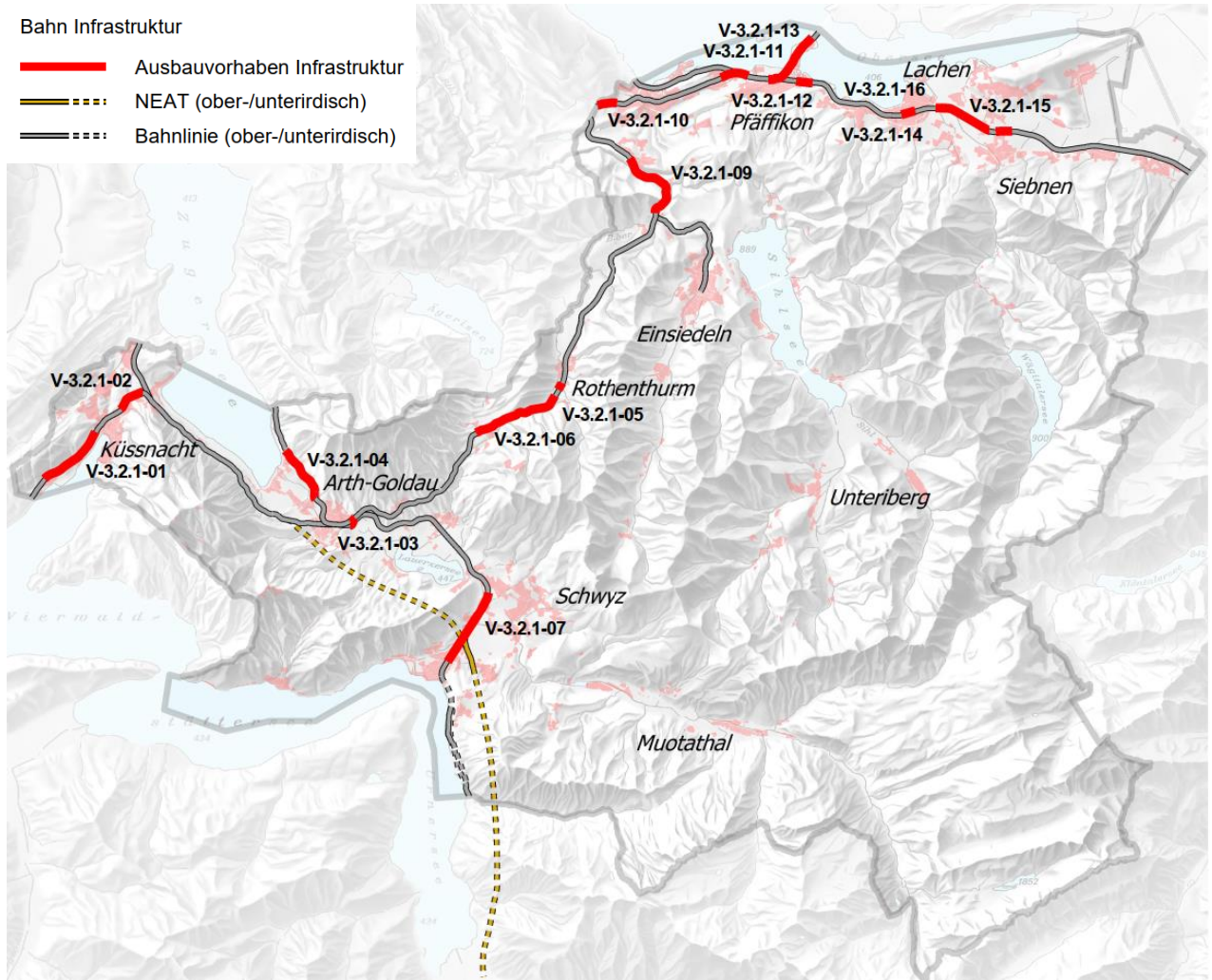
Beschlüsse

V-3.2.1 Infrastrukturausbauten

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-3.2.1-01	Küssnacht-Merlischachen	Doppelspurabschnitt und Perronverlängerung	Vororientierung
V-3.2.1-02	Küssnacht - Immensee	Doppelspurabschnitt	Zwischenergebnis
V-3.2.1-03	Arth-Goldau Bahnhof	SOB-Massnahme: Entflechtungsbauwerk	Zwischenergebnis
V-3.2.1-04	Arth-Goldau Sonnenberg	Doppelspurausbau Richtung Zug zw. Bahnhof Arth-Goldau und Kantonsgrenze SZ/ZG (2. Mühlefluchtunnel und ca. 2 km Strecke)	Zwischenergebnis
V-3.2.1-05	Steinerberg - Rothenthurm	SOB-Massnahme: Doppelspurausbau zwischen Sattel und Rothenthurm (Lage noch ungenau)	Vororientierung
V-3.2.1-06	Sattel	Kreuzungsstelle in Zusammenhang mit Verschiebung der Haltestelle	Zwischenergebnis
V-3.2.1-07	Seewen-Brunnen	Ausbau Gleiskapazitäten (3. Gleis)	Vororientierung
V-3.2.1-09	Schindellegi - Biberbrugg	Doppelspurausbau	Festsetzung Hinweis: SIS Objektblatt 1.8
V-3.2.1-10	Pfäffikon-Samstagern	Doppelspurausbau	Zwischenergebnis
V-3.2.1-11	Pfäffikon	Entflechtungsbauwerk (Variantenstudium Entflechtung SBB/SOB, Lage ob westlich oder östlich des Bahnhofs Pfäffikon ist noch zu prüfen)	Vororientierung
V-3.2.1-12	Pfäffikon Ost	Überholgleisanlage für Güterverkehr (Lage ist noch mit einer allfälligen zukünftigen Haltestelle zu präzisieren)	Festsetzung Hinweis: SIS Objektblatt 1.7
V-3.2.1-13	Pfäffikon-Hurden	Doppelspurausbauten zwischen Hurden und Pfäffikon	Zwischenergebnis
V-3.2.1-14	Lachen	Wendegleis für Stadtbahn Obersee	Vororientierung
V-3.2.1-15	Siebnen-Wangen	Überholgleisanlage für S-Bahnen und Wendegleis für Stadtbahn Obersee	Festsetzung Hinweis: SIS Objektblatt 1.7

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-3.2.1-16	Region Obersee	Prüfung einer Stadtbahn Obersee zwecks Verbindung der Zentren am Obersee.	Vororientierung Hinweis: SIS Objektblatt 1.7

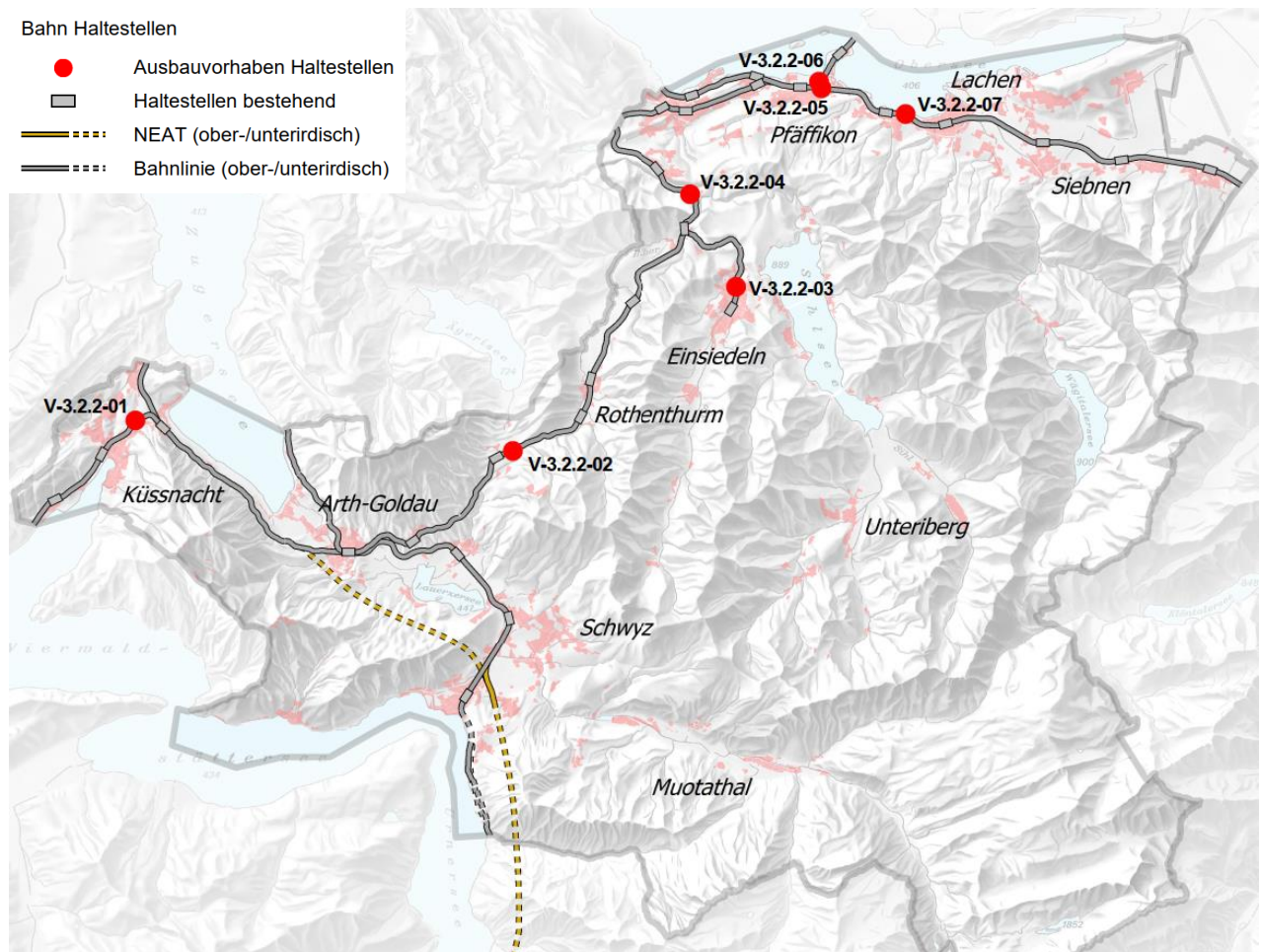
Thematische Karte



V-3.2.2 Haltestellen

Nr.	Beschlüsse	Projektbeschreibung	Koordination
V-3.2.2-01	Küssnacht Frohsinn	Haltestelle mit zwei Aussenperrons und Unterführung, Fussgängerführung mit Verknüpfungspunkt mit Buslinie	Vororientierung
V-3.2.2-02	Sattel Krone	Haltestelle mit zwei Aussenperrons und Unterführung, (Verschiebung Bahnhof Sattel um ca. 600m)	Zwischenergebnis
V-3.2.2-03	Einsiedeln Blatten	Haltestelle mit zwei Aussenperrons und Unterführung im Raum Blatten.	Zwischenergebnis
V-3.2.2-04	Schindellegi Chaltenboden	Haltestelle mit zwei Aussenperrons und Unterführung	Festsetzung
V-3.2.2-05	Pfäffikon Ost, SBB	Neue S-Bahnhaltestelle Seedamm-Center an der Linie Pfäffikon - Altendorf im Bereich Pfäffikon Ost	Zwischenergebnis (Abstimmung mit SIS Objektblatt 1.7)
V-3.2.2-06	Pfäffikon Ost, SOB	Neue S-Bahnhaltestelle Seedamm-Plaza an der Linie Pfäffikon – Hurden.	Zwischenergebnis
V-3.2.2-07	Altendorf Seestadt	Neue S-Bahnhaltestelle Stadtbahn Obersee	Vororientierung
V-3.2.2-08	Perronverlängerungen (in Karte nicht dargestellt)	Perronverlängerungen an Bahnhöfen / Haltestellen: Merlischachen, Küssnacht am Rigi, Imensee, Sattel-Aegeri, Steinen, Korridor Pfäffikon - Samstagern	Zwischenergebnis

Thematische Karte

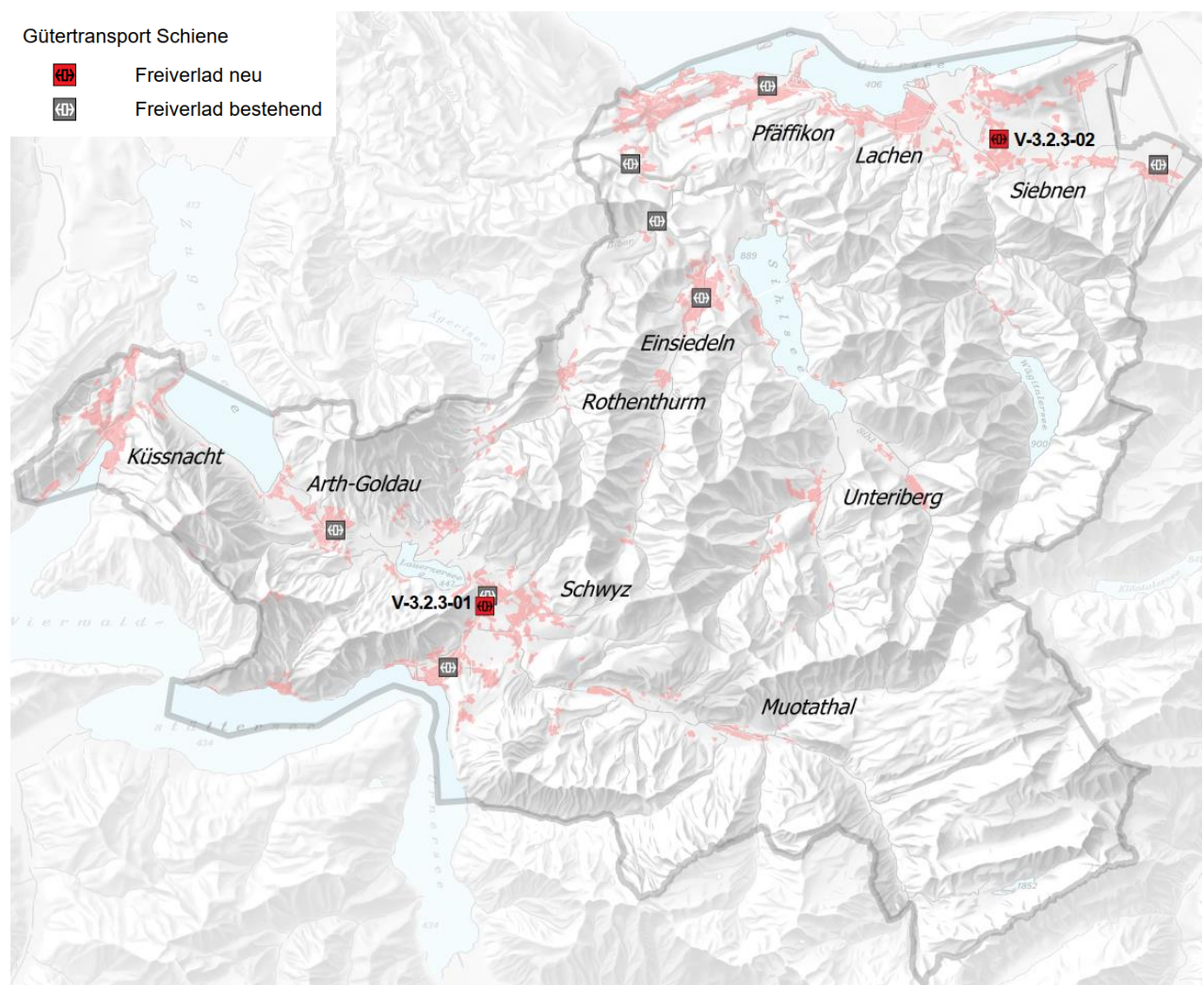


V-3.2.3 Güterverkehr

Der Kanton setzt sich dafür ein, die bestehende Erschliessungsqualität des Bahnnetzes zu erhalten oder zu optimieren, ebenso die Verladepunkte zum Wagenladungsverkehr. Insbesondere für Abbaugelände (Sand, Kies etc.) ist der Bahn- und Schifftransport zu bevorzugen.

Nr.	Beschlüsse	Projektbeschreibung	Koordination
V-3.2.3-01	Freiverlad Schwyz Süd	Zusammenlegung Freiverlade Seewen und Brunnen in Seewen	Festsetzung
V-3.2.3-02	Freiverlad Siebnen	Neugestaltung und Ausbau Freiverlad Siebnen (Zusammenlegung der Freiverlade Pfäffikon und Reichenburg)	Vororientierung

Thematische Karte



Massnahmen

- -

Hinweise / Grundlagen

- Strategie öffentlicher Verkehr / Konzept öffentlicher Verkehr, April 2014.
- Planungsregion Zentralschweiz, STEP Ausbauschnitt 2030: Angebotskonzept, Bericht, Anlage 1 und Beilage 3 (Ausserschwyz), November 2014.

Koordination

Koordinationsstand: Festsetzung, resp. gemäss Einzelbeschlüssen falls explizit angegeben

Federführung: BAV

Beteiligte: AöV; betroffene Gemeinden; SBB; SOB