

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

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.

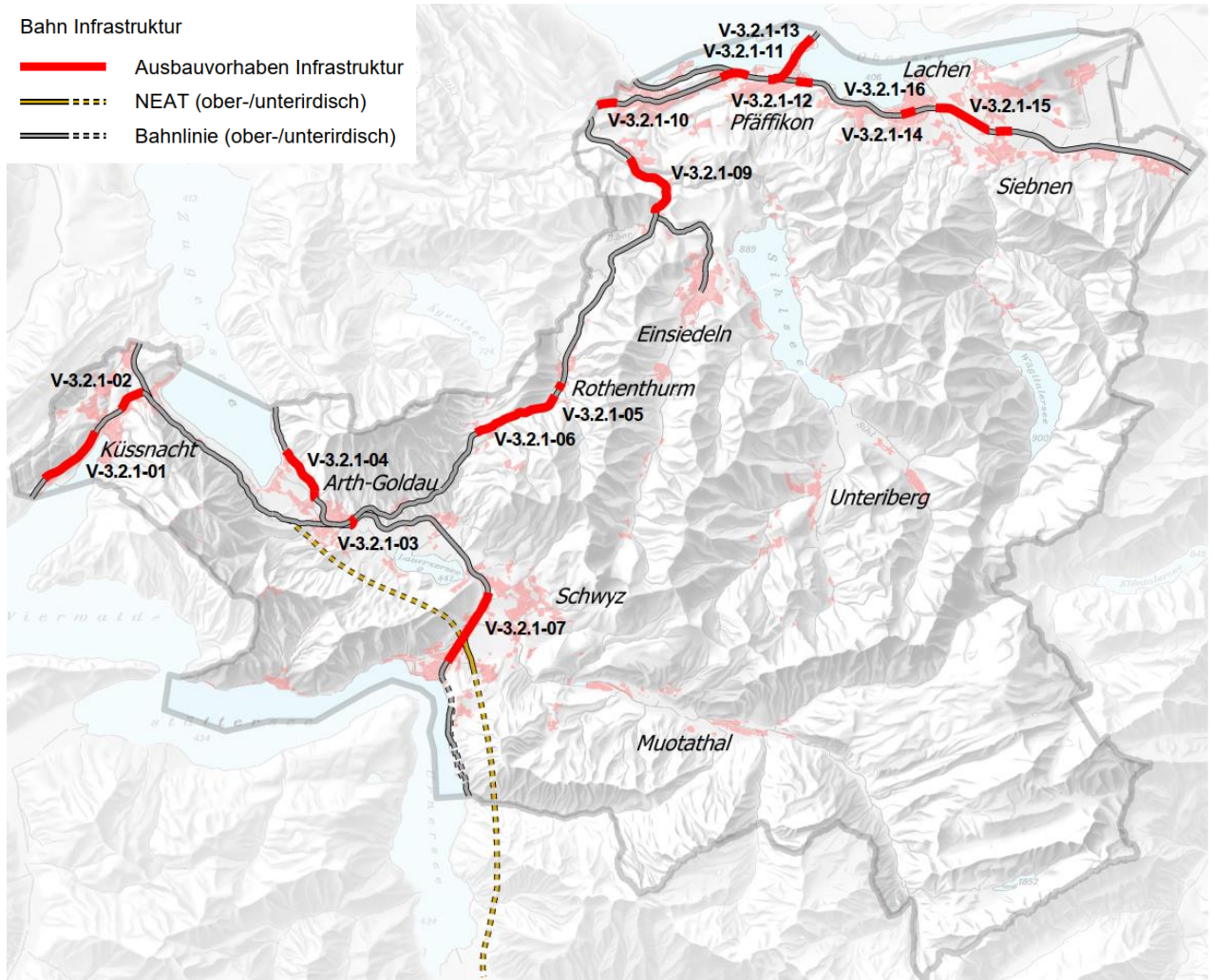
Beschlüsse

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

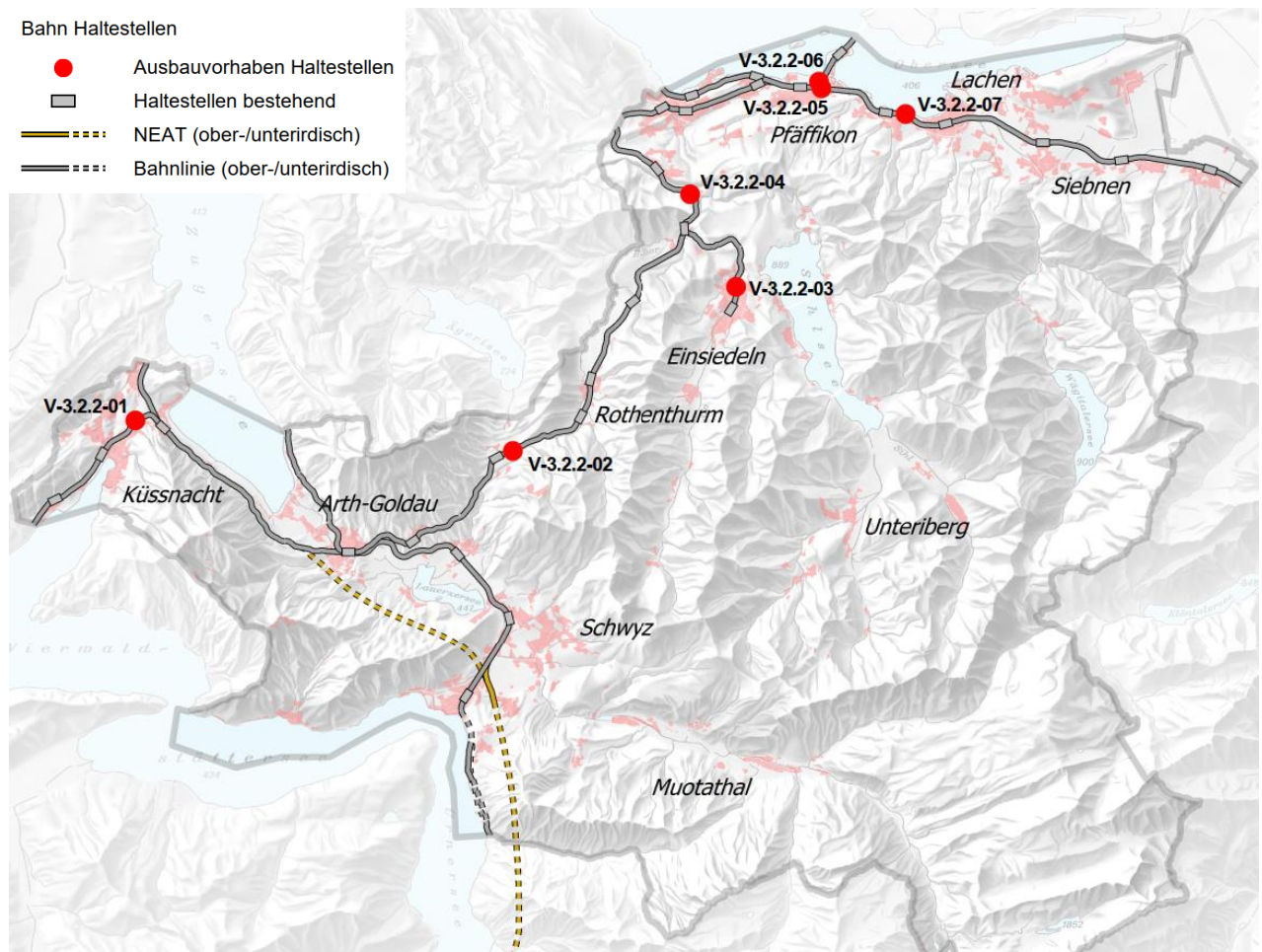
Thematische Karte



V-3.2.2 Haltestellen

Nr.	Beschlüsse	Projektbeschrieb	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

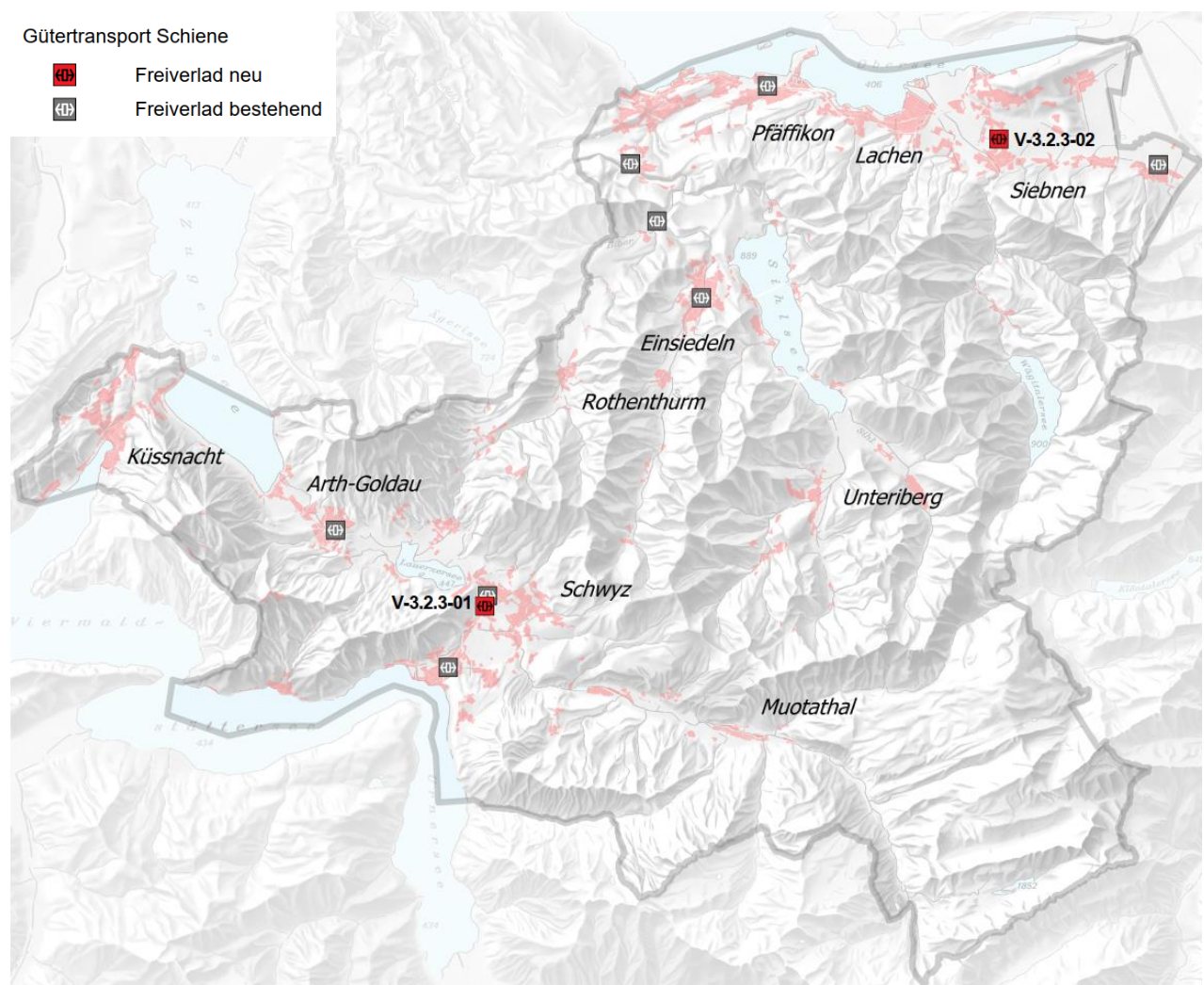


V-3.2.3 Güterverkehr

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

V-3.3 Bus

Geändert mit Richtplananpassung 2022

Ausgangslage und Erläuterungen

Das Busangebot bildet eine Ergänzung zum Bahnnetz. Es übernimmt die Feinerschliessung, sowie die Erschliessung abseits der Bahnlinien.

In den urbanen und periurbanen Räumen wird der Bus als Zubringer zur Bahn und Träger der Feinerschliessung gezielt weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Anschlüsse an die regionalen Knoten im Vordergrund. Im ländlichen Raum wird mit dem Bus eine Grunderschliessung sichergestellt. Das Amt für öffentlichen Verkehr entwickelt in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen, Gemeinden und dem Tiefbauamt, und bei gemeinsamen Linien in Abstimmung mit Bund und Nachbarkantonen, das bestehende Buskonzept weiter.

Die angestrebte Bedienungshäufigkeit wird gemäss der vorherrschenden Siedlungsstruktur festgelegt:

- Urbaner Raum: mindestens 15-Min.-Takt
- Periurbaner Raum: 15 - 30-Min.-Takt
- Ländlicher Raum: 30 - 60 / 120-Min.-Takt (Grunderschliessung sicherstellen)

Aufgrund der angespannten Strassensituation in den Hauptverkehrszeiten zeichnet sich ab, dass kurz- oder mittelfristig zusätzliche Anpassungen an der Infrastruktur notwendig sein können, um die Pünktlichkeit und somit die Anschlüsse an die Züge stabil gewähren zu können. Im Raum Pfäffikon sind erste Massnahmen in Planung.

Ziel ist es durch attraktive Transportketten Bahn–Bus und Bus–Bus Anreiz zur öV-Nutzung zu bieten. Dadurch soll die Strassensituation entlastet werden.

Die bestehenden Bahn-Bus- und Bus-Bus-Knoten stossen zunehmend an Ihre Kapazitätsgrenzen. Die Umsetzung der notwendigen Massnahmen zur Behindertentauglichkeit erfordern zusätzlich Erweiterungen oder Umgestaltungen der Businfrastrukturen. Der Richtplan übernimmt jene Busbahnhöfe, welche aufgrund ihrer Bedeutung im Netz (z.B. an Bahnhöfen, wo mehrere Buslinien zusammentreffen) prioritären Handlungsbedarf ausweisen. Der Koordinationsstand der einzelnen Vorhaben wird mit dem Voranschreiten der Planung fallweise angepasst. Weitere Standorte können von den Gemeinden oder Bezirken unabhängig vom Richtplaneintrag geprüft werden.

Beschlüsse

V-3.3.1 Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden sind für die Weiterentwicklung des Busnetzes verantwortlich. Der Kanton koordiniert die Weiterentwicklung aufgrund der übergeordneten, bahn- und strassenseitigen Rahmenbedingungen.
- b) Die Entwicklung des Busnetzes erfolgt gemäss der Siedlungs- und Gesamtverkehrsstrategie entlang der bestehenden Siedlungsachsen.
- c) Die Anschlusssicherheit innerhalb der Transportketten des öffentlichen Verkehrs ist mit geeigneten Massnahmen – die allenfalls auch andere Teilsysteme tangieren – zu gewährleisten. Die Bus-Bahn-Anschlüsse sind auf die überregionalen und regionalen Knoten auszurichten. Soweit fahrplantechnisch möglich, sind auch weitere Bus-Bahn-Anschlüsse herzustellen, jedoch nicht zulasten anderer, wichtiger Anschlüsse.

- d) Auf verspätungsanfälligen Achsen sollen, wenn möglich Busbevorzungen entsprechend der Stauentwicklung realisiert werden.
- e) An den Umsteigeknoten Zug/Bus sollen genügend Kapazitäten zur Schaffung von multimodalen Umsteigeplattformen geschaffen werden.

V-3.3.2 Buslinien

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-3.3.2-01	Seewen – Wintersried -Ibach	Prüfung einer Erschliessung ESP Entwicklungsachse Urmiberg mit transitierender Buslinie	Festsetzung
V-3.3.2-02	Brunnen – Brunnen-Nord	Neue Busverbindung Brunnen – Brunnen-Nord mit Bedienung des Umstrukturierungsgebiets	Vororientierung

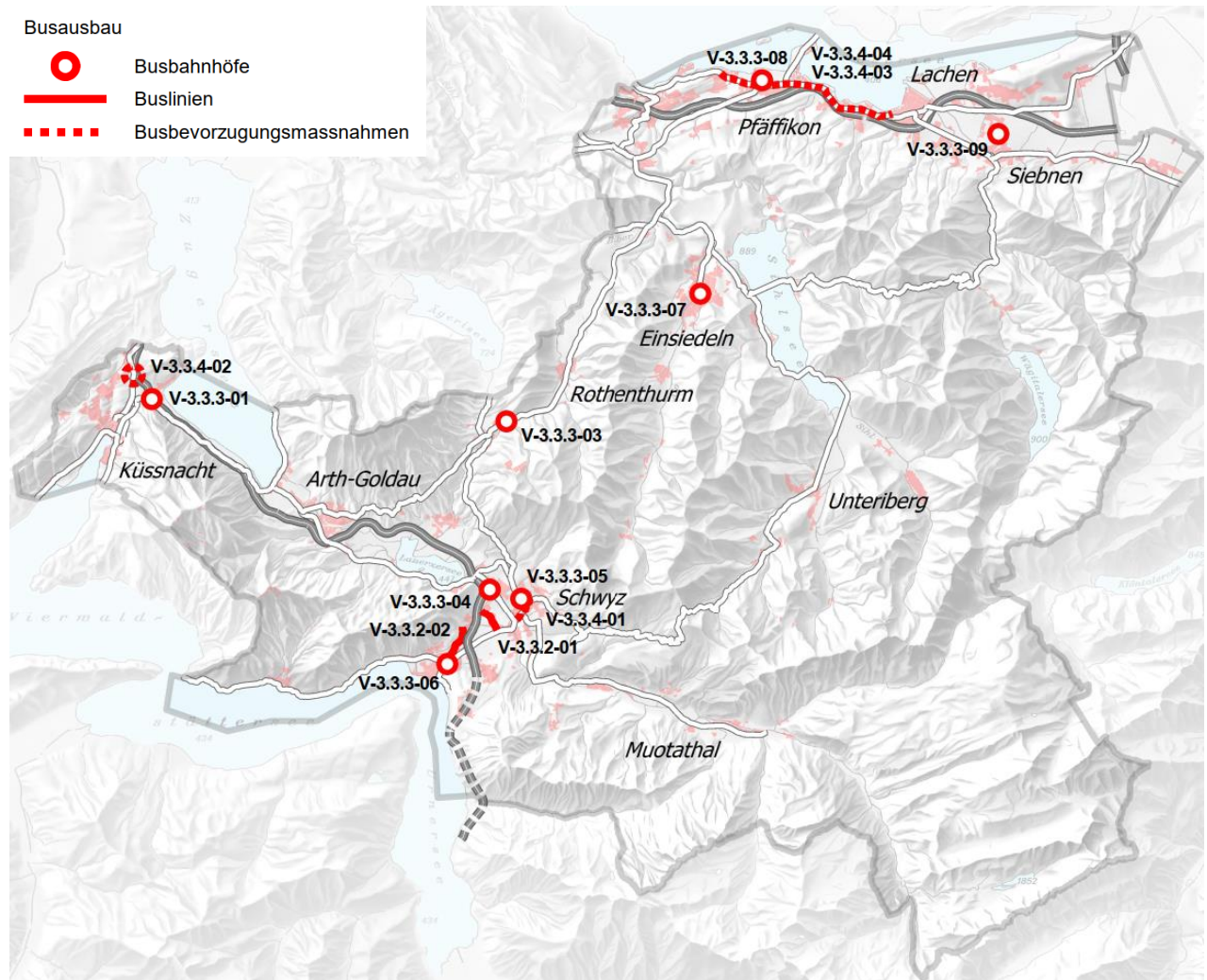
V-3.3.3 Busbahnhöfe (bzw. spezielle Bushaltestellen)

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-3.3.3-01	Immensee	Busbahnhof	Festsetzung
V-3.3.3-03	Sattel-Krone	Busbahnhof	Festsetzung
V-3.3.3-04	Schwyz SBB / Seewen	Busbahnhof mit Kapazitätserweiterung	Festsetzung
V-3.3.3-05	Schwyz Post / Zentrum	Busbahnhof mit Kapazitätserweiterung	Festsetzung
V-3.3.3-06	Brunnen	Optimierung Busbahnhof mit Option Kapazitätserweiterung	Festsetzung
V-3.3.3-07	Einsiedeln	Busbahnhof	Zwischenergebnis
V-3.3.3-08	Pfäffikon	Alternativer Standort zum heutigen Busbahnhof	Zwischenergebnis
V-3.3.3-09	Siebnen-Wangen	Busbahnhof	Zwischenergebnis

V-3.3.4 Busbevorzugungsmassnahmen

Nr.	Objektstandort bzw. Achse	Projektbeschreibung	Koordinationsstand
V-3.3.4-01	Schwyz – Ibach	Prüfen von Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung in Hauptverkehrszeiten	Festsetzung
V-3.3.4-02	Küssnacht, Autobahnan-schluss	Busbevorzugungsmassnahmen	Festsetzung
V-3.3.4-03	Altendorf – Pfäffikon - Freienbach	Busbevorzugungsmassnahmen	Festsetzung
V-3.3.4-04	Pfäffikon	Busbevorzugungsmassnahmen (Bus-Trasse entlang Bahn)	Festsetzung

Thematische Karte



Massnahmen

- -

Hinweise / Grundlagen

- Strategie öffentlicher Verkehr / Konzept öffentlicher Verkehr April 2014.
- Strategie öffentlicher Verkehr 2040 (RRB Nr. 389/2022 vom 17. Mai 2022)
- Gesamtverkehrsstrategie 2040 (RRB Nr. 403/2017 vom 30. Mai 2017)

Koordination

Koordinationsstand: Festsetzung, resp. gemäss Einzelbeschlüssen falls explizit angegeben

Federführung: Buslinien und Bushaltestellen: Gemeinden

Busbevorzugungsmassnahmen: TBA; Gemeinden

Beteiligte: ASTRA (sofern Nationalstrassen betroffen sind), AöV; TBA; betroffene Gemeinden