

# Strategie öffentlicher Verkehr 2030

Entwurf

Stand: 1. Oktober 2013

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	3
2	Grundlagen und Organisation	4
2.1	Einflussfaktoren auf nationaler Ebene	4
2.2	Einflussfaktoren auf kantonaler Ebene	4
3	Ausgangslage und Handlungsbedarf	6
4	Ziele und Massnahmen	9
4.1	Verkehrsangebot	10
4.1.1	Generelle Stossrichtungen	10
4.1.2	Raum Ausserschwyz/Einsiedeln	11
4.1.3	Raum Innerschwyz	12
4.1.4	Freizeitverkehr	13
4.2	Infrastruktur	13
4.3	Tarifverbund	14
4.4	Qualität	14
4.5	Ökologie	14
4.6	Organisation	14
4.7	Finanzen	15
5	Finanzielle Auswirkungen	15
6	Zusammenfassung	16
7	Abkürzungsverzeichnis	17
8	Glossar	18
9	Impressum	19

# 1 Vorwort

Die Mobilität ist ein tragender Bestandteil unserer Gesellschaftsordnung und ist untrennbar verknüpft mit Wohlstand und Freiheit. Die sichere, funktionierende und preisgünstige Mobilität ist auch ein wichtiger Standortfaktor. Das trifft insbesondere auch für den Kanton Schwyz als bevorzugter Wohn- und Erholungskanton zu. Der Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr führt als Folge davon aber auch zu stetig wachsenden Verkehrsströmen innerhalb des Kantons und in die Nachbarkantone. Die Fachleute rechnen bis zum Jahr 2030 mit einer 25-prozentigen Zunahme der Frequenzen im öffentlichen Verkehr. Dieser Herausforderung müssen wir uns stellen.

In der Strategie „Wirtschaft und Wohnen im Kanton Schwyz“ werden der Ist-Zustand des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs dargestellt sowie die zukünftigen Stossrichtungen beschrieben. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs bestehen die hauptsächlichen Herausforderungen darin, den erwarteten Mehrverkehr zu bewältigen, die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich auf dem heutigen Stand zu erhalten, die Eisenbahnknoten Arth-Goldau und Pfäffikon zu sichern und dem Busverkehr den notwendigen Raum auf dem Strassennetz zur Verfügung zu stellen.

Die vorliegende ÖV-Strategie 2030 zeigt, welche Entwicklungen und Massnahmen längerfristig nötig sind, damit der öffentliche Verkehr seinen Anteil zur Sicherung der zukünftigen Mobilität im Kanton Schwyz beitragen kann. Damit wir eine möglichst grosse Wirkung erzielen können, müssen wir uns auf Massnahmen in den Ballungsgebieten konzentrieren. Dieses Vorgehen drängt sich auch angesichts der steigenden Kosten und dem härter werdenden Verteilungskampf um die beschränkten finanziellen Mittel auf.

Die „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ will einen Beitrag zu einer konstruktiven und klugen Debatte leisten, wie wir die Mobilität in unserem Kanton langfristig organisieren.

Regierungsrat Othmar Reichmuth, Vorsteher Baudepartement

## 2 Grundlagen und Organisation

### 2.1 Einflussfaktoren auf nationaler Ebene

Der öffentliche Verkehr ist ein auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene stark vernetztes System verschiedener Infrastrukturen und Dienstleistungsanbieter. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz wird hauptsächlich von den folgenden übergeordneten Faktoren beeinflusst:

- Finanzierungsvorlage Bahninfrastruktur (FABI) des Bundes mit dem dazugehörigen strategischen Entwicklungsprogramm (STEP)
- Vorhandene Infrastrukturen und bestehende Infrastrukturengpässe
- Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich im Jahr 2014, die Auswirkungen auf die gesamte S-Bahn Zürich haben wird.
- Angebotsausbauten auf der Achse Zürich – Chur.
- Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen ab dem Fahrplanjahr 2014.
- Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels im Jahr 2016.
- Geplante Ausbauten der S-Bahnen Zürich, Luzern und Zug.
- Geplante Grossprojekte wie der Tiefbahnhof Luzern und der Zimmerbergtunnel.

Diese Projekte haben vielfältige Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz, insbesondere auf die Anschlüsse an den nationalen Verkehr und auf die Kapazitätsengpässe auf der Schiene.

### 2.2 Einflussfaktoren auf kantonaler Ebene

Die folgenden Grundlagen definieren den Rahmen für die Entwicklung der ÖV-Strategie:

- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SRSZ 781.100)
- Kantonaler Richtplan, 2004
- Bund: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), 2012
- Strategie „Wirtschaft und Wohnen im Kanton Schwyz“, 2011
- Strategie Langsamverkehr 2030 (2013 in Erarbeitung)
- Markt- und Situationsanalyse ÖV-Konzept Kanton Schwyz, 2011

#### Festlegung des Grundangebots

Die drei wichtigsten Anspruchsgruppen im öffentlichen Verkehr sind die Besteller (Bund, Kanton und Gemeinden), die Transportunternehmen (sie bewältigen den Orts-, Regional- und Fernverkehr) und die Mobilitätsteilnehmenden.

Gemäss Gesetz über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs genehmigt der Kantonsrat periodisch das Grundangebot. Es beschreibt die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Verkehrsangebots im Kanton Schwyz während der nächsten vier Jahre. Die vorliegende Strategie befasst sich mit der Langfristentwicklung und ist für den Kanton Schwyz eine unverzichtbare Orientierungshilfe um:

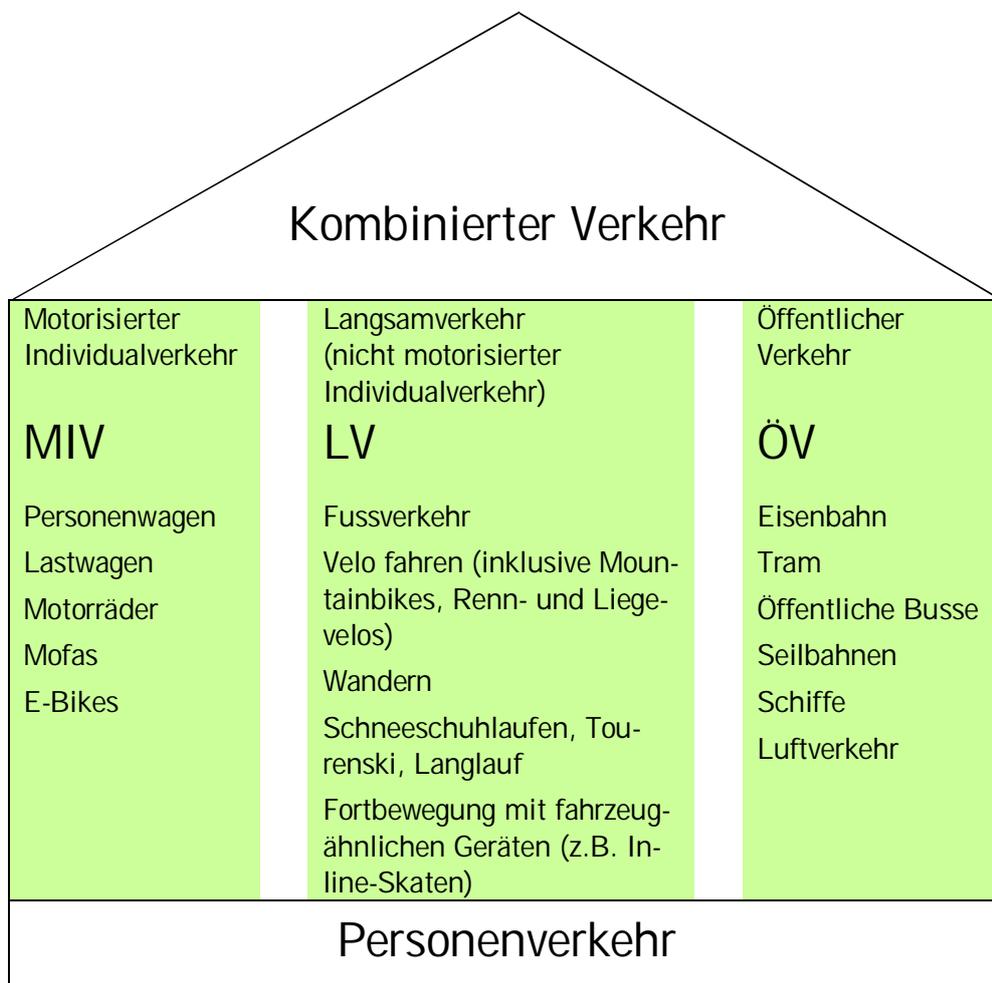
- ein ganzheitliches Verkehrsangebot im Kanton zielgerichtet und koordiniert zu entwickeln,
- die kantonalen Interessen in nationalen Bahnprojekten (NEAT, STEP) und in S-Bahnprojekten der Nachbarkantone (Zürich, Zug, Luzern) zu vertreten,
- Infrastrukturengpässe, die sich aus diesen Projekten ergeben, frühzeitig zu erkennen.

## Koordination der Verkehrsträger

Im Gleichschritt mit der Bevölkerungs- und der Wirtschaftsentwicklung steigt das Verkehrsvolumen stetig an. Der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr stossen namentlich in den potenzialreichsten Regionen an Kapazitätsgrenzen.

In der Strategie „Wirtschaft und Wohnen im Kanton Schwyz“ ist das Zusammenwirken der drei hauptsächlichen Verkehrsträger – motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr – dargestellt. Das reibungslose und sich gegenseitig ergänzende Zusammenwirken dieser drei Verkehrsträger ist die Voraussetzung für die bedarfsgerechte Verkehrserschliessung des Kantons und der Gemeinden.

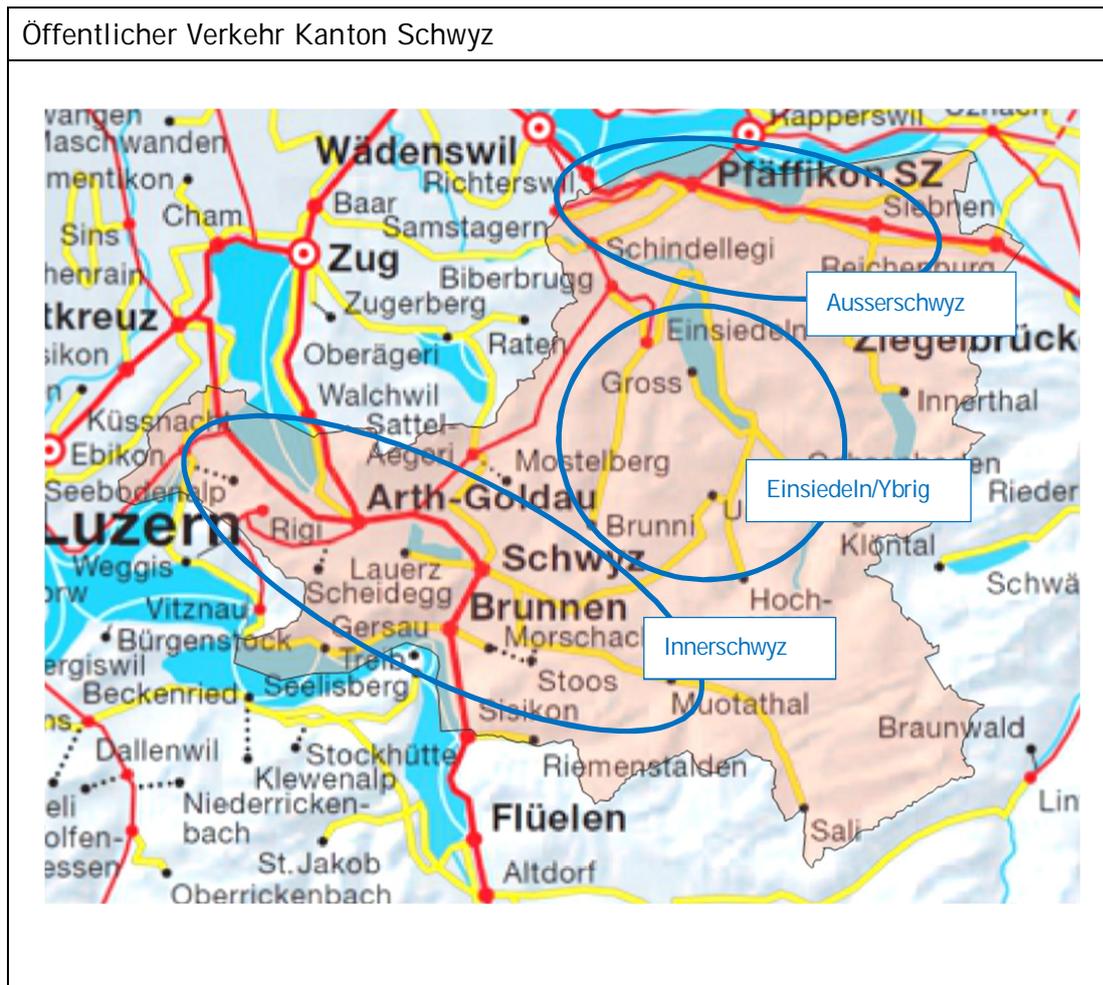
Beim schienengebundenen öffentlichen Verkehr ist zusätzlich eine enge Koordination der Verkehrsarten Güterverkehr, Fernverkehr und Regionalverkehr von grosser Notwendigkeit. Eine bedarfsgerechte Abstimmung der drei Verkehrsarten ist wichtig, damit der Regionalverkehr bei Kapazitätsgrenzen nicht von der Schiene gedrängt wird.



Die drei Säulen des Personenverkehrs (UVEK, 2002)

### 3 Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Analyse der aktuellen Situation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz (2012) zeigt einen insgesamt gut funktionierenden Verbund von über 50 miteinander vernetzten Bahn-, Bus-, Seilbahn- und Schiffslinien. Die jährliche Leistung beträgt über 8 Mio. Fahrplankilometer. Sie werden zu 40% von der Bahn und zu 60% von Bussen erbracht. Die Analyse zeigt ferner auf, wo bereits heute Engpässe bestehen und in welchen Bereichen die grössten Herausforderungen der Zukunft liegen. Die folgende Darstellung zeigt überblicksmässig das Angebot des öffentlichen Verkehrs in den drei Grossräumen des Kantons Schwyz.



(Quelle: GA-Übersichtskarte)

#### Region Ausserschwyz

In Ausserschwyz ist das Bahnangebot gut ausgebaut, insbesondere Richtung Zürich. Die Busse in den Höfen verkehren häufig, das Liniennetz ist dicht. Demgegenüber ist das Busangebot in der March weniger gut ausgebaut. Je nach Linie verkehren die Busse in verschiedenen Taktintervallen, die Anschlüsse an die Bahn sind teilweise unattraktiv lang. Die direkte Buslinie von der March in den Raum Gaster fährt nur stündlich und in unregelmässigen Zeitabständen.

#### Region Einsiedeln/Ybrig

Aus der Region Einsiedeln/Ybrig bestehen nach Zürich halbstündliche S-Bahnverbindungen mit Umsteigen in Wädenswil. In die Region Ausserschwyz bestehen nach Pfäffikon direkte, halbstündliche S-Bahnverbindungen, nach Innerschwyz bestehen zwei Verbindungen pro Stunde mit Um-

steigen in Biberbrugg. Die Region wird ab dem Bahnhof Einsiedeln mit fünf Regionalbus- und einer Ortsbuslinie erschlossen. Je nach Destination besteht ein Stunden- resp. ein Zweistundentakt. Die Fahrzeiten sind eher lang. In den Stosszeiten des Freizeitverkehrs verkehren die Busse verspätet.

Die Verkehrsströme im Berufs- und Freizeitverkehr sind im Raum Einsiedeln/Ybrig und in Auser-schwyz hauptsächlich auf den Grossraum Zürich ausgerichtet. Die beiden Räume wurden deshalb in der Strategieentwicklung als Ganzes (Ausserschwyz/Einsiedeln) behandelt.

#### Region Innerschwyz

In Innerschwyz werden bahnseitig Richtung Zug, Luzern und Zürich zwei Verbindungen pro Stunde angeboten. Das Busangebot im Talkessel Schwyz ist ausgerichtet auf den Kantonshauptort Schwyz. Weil der Bahnhof von Schwyz ausserhalb des Ortszentrums liegt, wird er nicht von allen Linien direkt bedient. Die Angebotsniveaus auf den verschiedenen Buslinien sind unterschiedlich. Das Busangebot zwischen Küssnacht und Rotkreuz resp. zwischen Küssnacht und dem Rontal ist nicht optimal.

#### Weitere Angebote

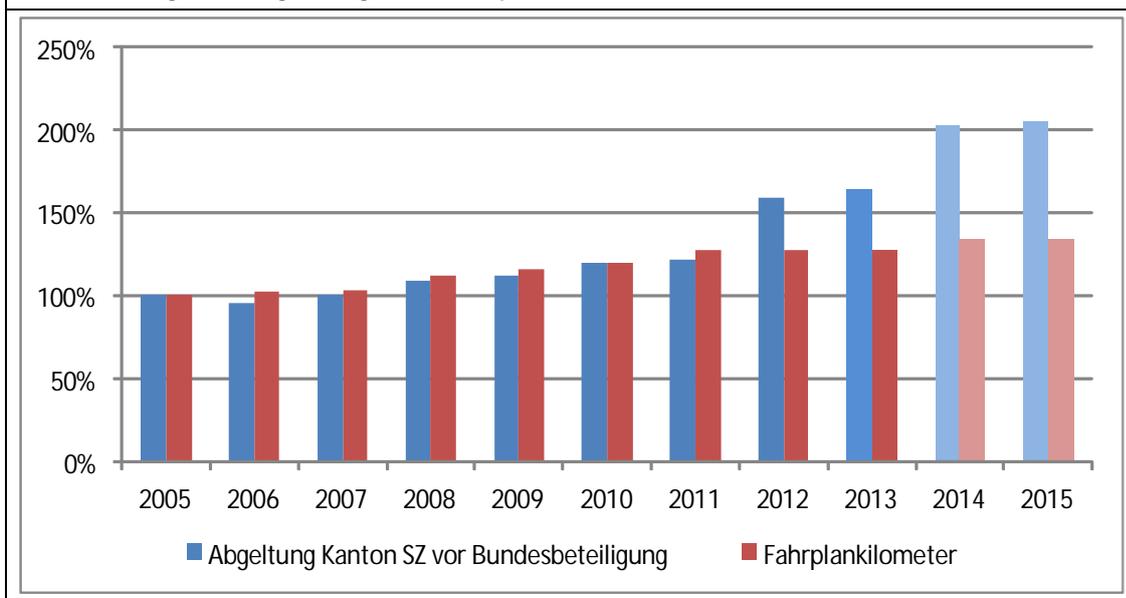
Zwischen Auser- und Innerschwyz besteht mit dem Voralpen-Express einmal pro Stunde eine Direktverbindung zwischen Pfäffikon und Arth-Goldau, wobei die Anschlüsse aus der March ungenügend sind.

Anbindungen an den Fernverkehr bestehen in Pfäffikon, Siebnen-Wangen (ab 2014), Arth-Goldau, Schwyz, Brunnen und Rotkreuz. Wegen den Angebotsentwicklungen des Fernverkehrs auf der Nord-Süd-Achse (Zulaufstrecke zum Gotthard-Basistunnel) sind die Fahrlage der S2 und damit auch die Busanschlüsse an die S2 von Arth-Goldau bis Brunnen gefährdet.

Das Nachtangebot besteht aus vereinzelt Angeboten, die von den Gemeinden initiiert wurden. Ein systematisch aufgebautes Nachtnetz fehlt.

Das Verkehrsangebot wurde in den letzten fünf Jahren bedarfsorientiert und punktuell ausgebaut. In den Jahren 2005 bis 2011 haben sich die Fahrplankilometer – ein Indikator für die Angebotsmenge – und die Abgeltungen für den Kanton Schwyz im Gleichschritt entwickelt. In den Jahren 2012 und 2014 steigen die Abgeltungen sprunghaft an. Die Ursachen dafür liegen beim geänderten Abschreibungssatz für Rollmaterial gemäss Bundesgesetzgebung und bei Angebotsausbauten (Bahn und Bus) in der March, die aus der Einführung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich resultieren.

Entwicklung der Abgeltung und Fahrplankilometer 2005-2015



Die Angaben für die Jahre 2014-2015 beruhen auf Schätzungen.

#### Qualität

Der Fahrkomfort in Bahn und Bus ist dank neuen Fahrzeugen gut. An zahlreichen Bahnhöfen führen aber teilweise lange Wartezeiten zu unattraktiven Bahn-Bus-Reiseketten. Das hohe Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten führt rund um die Autobahnanschlüsse in Wollerau, Pfäffikon, Lachen, Schwyz und Küssnacht zu Verspätungen im Busverkehr und in der Folge zu Anschlussbrüchen.

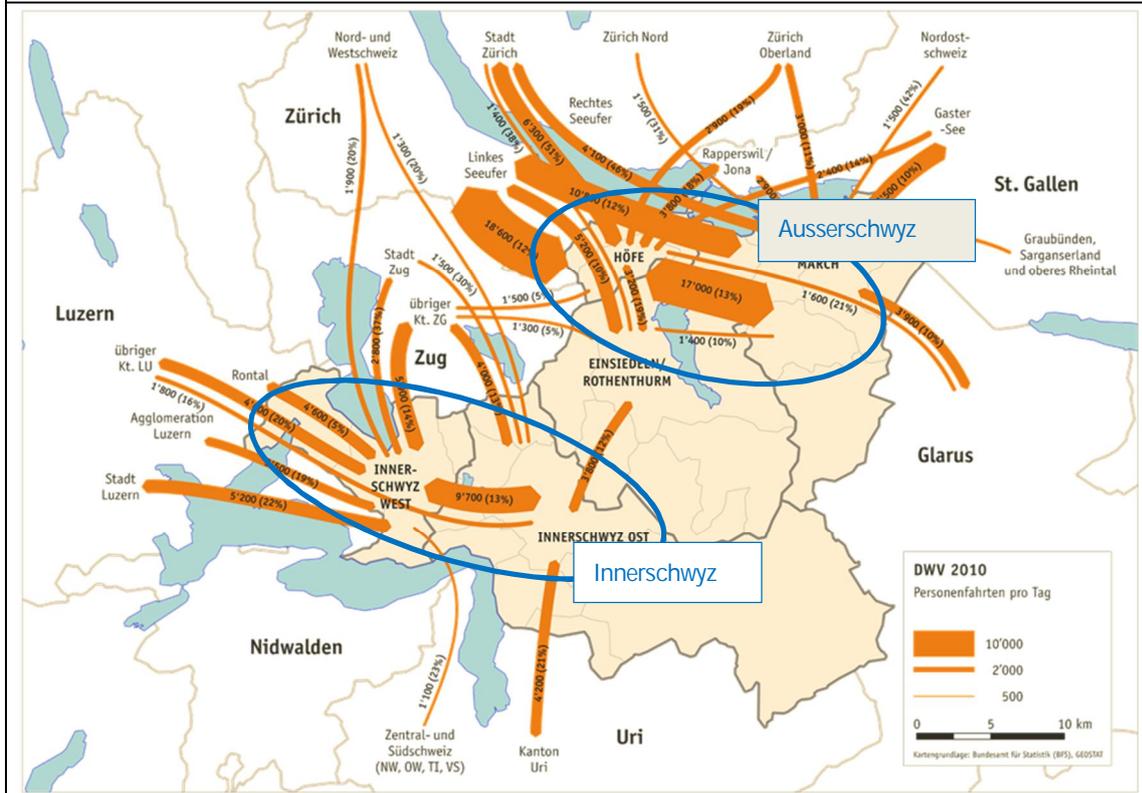
#### Tarifverbund

In einem Tarifverbund können die Fahrgäste mit ihrem Ticket innerhalb der gekauften Zonen sämtliche Verkehrsmittel benützen. Der Tarifverbund Schwyz deckt den Kanton Schwyz ohne die dicht besiedelten Bezirke Höfe und March ab. Während der Bezirk Höfe vollkommen in den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) integriert ist, ist die March nur in den sogenannten Z-Pass – ein Zonentarif, der Reisen mit nur einem einzigen Billett ausschliesslich in den ZVV ermöglicht – integriert. Reisen mit Verbundkomfort sind deshalb weder im ganzen Kanton Schwyz noch in die Nachbarverbunde Passepartout (Zentralschweiz), Ostwind (Ostschweiz) oder in den Kanton Glarus möglich.

#### Konzentration der Verkehrsströme

Der Kanton Schwyz ist verkehrsmässig zweigeteilt in die Räume Ausserschwyz und Innerschwyz. In Ausserschwyz bestehen die grössten Verkehrsströme (Binnenverkehr March und Höfe sowie Verkehr in Richtung linkes und rechtes Zürichseeufer, Stadt Zürich, Rapperswil und Gaster). An zweiter Stelle stehen die Verkehrsströme im Raum Innerschwyz (Binnenverkehr Talkessel Schwyz und Bezirk Küssnacht sowie Verkehr in Richtung Zug/Zürich und Luzern). Der Verkehr zwischen Ausser- und Innerschwyz ist relativ klein.

## Verkehrsströme 2011 (werktägliche Fahrten)



(Quelle: ARE und INFRAS)

### Nachbarkantone beeinflussen Schwyzer Entwicklung

Die Durchmesserlinie Zürich wird im Juni 2014 eröffnet. Die S-Bahn St. Gallen wird ab Fahrplanjahr 2014 einen Quantensprung auslösen. Die Stadtbahn Zug ist seit Dezember 2004 in Betrieb und blockiert dem Kanton Schwyz Trassenerweiterungen Richtung Zürich. Der Tiefbahnhof Luzern und der Zimmerbergtunnel sind Grossprojekte, die dem Kanton Schwyz auch, aber nicht nur Vorteile bringen werden. Die Eröffnung des Gotthardbasis-Tunnels erfolgt im Jahr 2016. In der Folge wird die Zugsdichte zwischen Goldau und Axen stark zunehmen. Zudem macht sich der Kanton Uri für einen NEAT-Bahnhof Altdorf stark. In diesem Umfeld muss der Kanton Schwyz seine Interessen aktiv vertreten, wenn er sich Gehör verschaffen will. Grundlage für diese Interessenvertretung ist eine breit abgestützte ÖV-Strategie.

## 4 Ziele und Massnahmen

Damit die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel effektiv eingesetzt werden können, konzentrieren sich die Investitionen in den öffentlichen Verkehr auf Massnahmen mit grosser Wirkung. Sie sind vor allem auf Räume mit grossem Verkehrsaufkommen und regelmässigen Staus sowie auf Pendlerverbindungen in den Grossraum Zürich ausgerichtet. Aus dieser Stossrichtung leiten sich die folgenden Ziele und Massnahmen ab.

## 4.1 Verkehrsangebot

### 4.1.1 Generelle Stossrichtungen

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
<p>Der Kanton Schwyz ist ein Wohnkanton mit überdurchschnittlich hoher Lebensqualität. Dazu zählt auch ein angemessenes ÖV-Angebot. Die Erreichbarkeit des Kantons Schwyz mit dem ÖV entspricht deshalb mindestens dem schweizerischen Durchschnitt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In den Bahnkorridoren verkehren mindestens halbstündlich Züge (sofern die Nachfrage vorhanden ist, können kürzere Intervalle angestrebt werden).</li> <li>- In den dicht besiedelten Agglomerationen verkehren mindestens halbstündlich Buslinien, abgestimmt auf das übergeordnete Bahnangebot (sofern die Nachfrage vorhanden ist, können kürzere Intervalle angestrebt werden).</li> <li>- Ausserschwyz und Innerschwyz werden halbstündlich und schnell miteinander verbunden.</li> <li>- In Sattel entsteht ein neuer Bahnknoten mit direkten Busanschlüssen nach Schwyz und ins Ägerital.</li> <li>- Am Bahnknoten Biberbrugg bestehen Anschlüsse in Richtung Einsiedeln und Wädenswil.</li> <li>- Der Kanton Schwyz beteiligt sich aktiv und vorausschauend an der Erarbeitung strategischer ÖV-Projekte und intensiviert dazu die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, dem Bund und den Transportunternehmen.</li> <li>- Der Ortsverkehr wird abgestimmt auf das übergeordnete Regionalverkehrsangebot entwickelt. Der Kanton koordiniert die Planungen.</li> <li>- Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit auf Buslinien setzt sich der Kanton Schwyz in den kommunalen und kantonalen Planungen aktiv für Busbevorzugungsmassnahmen wie Lichtsignalbevorzugungen und Busspuren ein.</li> <li>- Gemeinsam mit den öffentlichen und privaten Partnern sorgt der Kanton Schwyz für eine bedarfsgerechte Verknüpfung des Langsamverkehrs mit den ÖV-Angeboten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Noch nicht für alle Halteorte umgesetzt.</li> <li>- Umgesetzt</li> <li>- Umsetzung langfristig</li> <li>- Umsetzung langfristig</li> <li>- Teilweise umgesetzt</li> <li>- Umsetzung in Planung</li> <li>- Umsetzung in Planung</li> <li>- Umsetzung in Planung</li> <li>- Umsetzung in Planung</li> </ul>

#### 4.1.2 Raum Ausserschwyz/Einsiedeln

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
<p>Die intensive Siedlungstätigkeit in Ausserschwyz und die wachsenden Pendlerströme in den Grossraum Zürich haben die Verkehrsströme anschwellen lassen. Die aktuellen Defizite in der March und in Richtung Gaster werden behoben und die weiter steigende Verkehrszunahme in und aus dem Grossraum Zürich wird mit gezielten Massnahmen aufgefangen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Pfäffikon besteht ein Bahnknoten mit: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anschlüssen an den Fernverkehr Richtung Zürich, Chur, St.Gallen und Luzern</li> <li>o viertelstündliche S-Bahnverbindungen nach Zürich/Flughafen Zürich und Rapperswil.</li> </ul> </li> <li>- In Siebnen-Wangen besteht ein Bahnknoten mit: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anschlüssen an die Interregio-Züge Richtung Zürich und Chur</li> <li>o halbstündlichen S-Bahnverbindungen nach Zürich/Flughafen Zürich und Rapperswil.</li> </ul> </li> <li>- Zwischen Einsiedeln und Wädenswil verkehren halbstündliche S-Bahnen.</li> <li>- Für den Pendlerverkehr wird angestrebt, Direktverbindungen Einsiedeln – Zürich anzubieten.</li> <li>- Für den Freizeitverkehr werden am Wochenende von Zürich nach Einsiedeln ebenfalls Direktverbindungen angestrebt.</li> <li>- Im Raum Höfe-March-Gaster werden die Buslinien, ausgehend von den Bahnhöfen, eng miteinander vernetzt. Sie verkehren halbstündlich und, wo es die Nachfrage rechtfertigt, viertelstündlich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilweise umgesetzt, weitere Umsetzung langfristig</li> <li>- Umsetzung langfristig</li> <li>- Umsetzung in Planung</li> <li>- Teilweise umgesetzt</li> <li>- Teilweise umgesetzt</li> <li>- Umsetzung langfristig</li> <li>- Umsetzung langfristig</li> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> </ul>

#### 4.1.3 Raum Innerschwyz

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
<p>Neue Fernverkehrskonzepte im Nord-Süd-Verkehr stellen die Halte in Arth-Goldau in Frage. Die Anbindung an das nationale Bahnnetz ist für die Erreichbarkeit des ganzen Kantons zentral und wird deshalb gezielt verbessert. Im Talkessel von Schwyz entsteht ein systematisch ausgebaut Busnetz mit kundenfreundlicher Anbindung an den Bahnhof Schwyz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Arth-Goldau besteht ein Bahnknoten mit:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anschlüssen an den Fernverkehr Richtung Zürich, Luzern, St.Gallen und Tessin</li> <li>o halbstündlichen S-Bahnverbindungen nach Luzern, ins Rontal, nach Zug und Uri.</li> </ul> </li> <li>- In Schwyz und Brunnen besteht je ein Bahnknoten mit:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anschlüssen an den überregionalen Fernverkehr Richtung Zürich, Luzern und Gotthard</li> <li>o halbstündlichen S-Bahnverbindungen nach Luzern und Zug.</li> </ul> </li> <li>- Im Talkessel Schwyz verkehren Buslinien halbstündlich und, wo es die Nachfrage rechtfertigt, viertelstündlich. Sie verbinden die Siedlungsgebiete mit den Bahnknoten.</li> <li>- In Küssnacht besteht ein Bahnknoten mit:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anschlüssen an den Fernverkehr Richtung Luzern und Arth-Goldau</li> <li>o halbstündlichen S-Bahnverbindungen nach Luzern und Brunnen (-Erstfeld).</li> </ul> </li> <li>- Der Raum Küssnacht erhält vier Busverbindungen pro Stunde nach Rotkreuz mit Anschlüssen an die Bahnverbindungen Richtung Luzern und Zürich. Die übrigen Buslinien im Bezirk Küssnacht verkehren im Halbstundentakt. In Hauptverkehrszeiten werden sie verdichtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stündlich umgesetzt</li> <li>- Halbstündlich in Planung</li> <li>- Umsetzung langfristig</li>   <li>- Umgesetzt</li>   <li>- Umsetzung langfristig</li>   <li>- Teilweise umgesetzt</li>   <li>- Umsetzung langfristig</li>   <li>- Umsetzung langfristig</li>   <li>- Umsetzung mittelfristig</li> </ul>

#### 4.1.4 Freizeitverkehr

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
Die Stellung des ÖV in den Bereichen Freizeit und Einkaufsverkehr wird mit gezielten und kundenfreundlichen Massnahmen gestärkt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soweit wirtschaftlich tragbar werden die Angebote zu den Freizeit- und Einkaufsverkehrs-Destinationen ausgebaut.</li> <li>- Auf nachfragestarken Achsen wird ein systematisiertes, nachfrageorientiertes Nachtangebot aufgebaut.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> </ul>

#### 4.2 Infrastruktur

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
Der Kanton Schwyz sichert sich sowohl auf der strategischen als auch auf der operativen Ebene den Handlungsspielraum, um die für das ÖV-Angebot notwendige Infrastruktur realisieren zu können.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit neuen Bahn-/Bushaltestellen wird die Erschliessung heutiger Siedlungsgebiete und verkehrsintensiver Einrichtungen verbessert.</li> <li>- Der Kanton Schwyz treibt die Planungen voran für die Beseitigung der neuralgischen Engpässe in der Obermarch (Überholgleisanlage im Raum Siebnen), im Bahnhof Pfäffikon (Überwerfung) sowie zwischen Biiberbrugg und Schindellegi (Doppelspur). In Arth-Goldau wird der Raum für eine zukünftige Überwerfung raumplanerisch gesichert.</li> <li>- Der Bau moderner Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus sowie Bus und Bus mit kurzen, kundenfreundlichen Wegen und Abstellplätzen für Velos wird vorangetrieben.</li> <li>- Die Haltestellen werden kundenfreundlich gestaltet und zeitgemäss ausgerüstet.</li> <li>- Der Kanton setzt sich für den raschen Bau des neuen Axentunnels ein.</li> <li>- Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Planungen für den Urmibergtunnel und mögliche Konsequenzen daraus für den Raum Felderboden weiter verfolgt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung langfristig</li> <li>- Laufend</li> <li>- Laufend</li> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> <li>- Laufend</li> <li>- Laufend</li> </ul>

### 4.3 Tarifverbund

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
Einheitliche Tickets, übersichtliche Zoneneinteilungen und Tarifverbunde mit den Nachbarkantonen vereinfachen die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel und verbessern dadurch die Kundenfreundlichkeit.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für Reisen innerhalb der March wird ein Zonentarif realisiert.</li> <li>- Reisen mit nur einem Billett werden in alle Nachbarverbunde ermöglicht.</li> <li>- Die Zonengrössen im Tarifverbund Schwyz werden überprüft.</li> <li>- Preisanpassungen erfolgen abgestimmt auf die Beschlüsse auf nationaler Ebene und in den Nachbarkantonen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung in Planung</li> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> <li>- Umsetzung in Planung</li> <li>- Laufend</li> </ul>

### 4.4 Qualität

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
Zuverlässige Verbindungen und eine hohe Dienstleistungsqualität tragen dazu bei, bisherige Kunden zu halten und neue zu gewinnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kanton Schwyz setzt sich für zuverlässige Anschlüsse ein.</li> <li>- Der Kanton Schwyz beteiligt sich am schweizweiten System des Bundes zur Überwachung der Qualität der Leistungsersteller und zur Messung der Kundenzufriedenheit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laufend</li> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> </ul>

### 4.5 Ökologie

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
Der ÖV trägt massgeblich dazu bei, dass das weiter steigende Verkehrsaufkommen umweltverträglich bewältigt werden kann.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Transportunternehmen umweltkonforme Fahrzeuge beschaffen.</li> <li>- Der Energieverbrauch pro Kurskilometer wird schrittweise gesenkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> </ul>

### 4.6 Organisation

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
Der Kanton Schwyz verstärkt seinen Einfluss durch die aktive Vertretung seiner Interessen auf allen politischen Ebenen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kanton Schwyz vertritt seine Interessen in strategischen ÖV-Projekten gegenüber dem Bund und den Nachbarkantonen aktiv und vorausschauend.</li> <li>- Der Kanton koordiniert in Abstimmung mit den Bezirken und Gemeinden die Planungen des Regional- und Ortsverkehrs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laufend</li> <li>- Laufend</li> </ul>

## 4.7 Finanzen

Ziel	Massnahmen	Realisierungsstand
Der Kanton Schwyz betreibt den ÖV mit einem optimalen Kosten-/Nutzeffekt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kanton Schwyz prüft ob die Mittel für den ÖV mittels einer Spezialfinanzierung sichergestellt werden können.</li> <li>- Im Grundangebot werden die Linien laufend auf ihre Wirtschaftlichkeit (Einhaltung des Kostendeckungsgrads gemäss Bundesvorgabe, Nachfragekennzahlen, und andere) überprüft.</li> <li>- Der Kanton Schwyz erarbeitet eine Ausschreibungsstrategie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung mittelfristig</li> <li>- Laufend (alle vier Jahre)</li> <li>- Umsetzung kurzfristig</li> </ul>

## 5 Finanzielle Auswirkungen

Der Regional- und der Ortsverkehr sind im Unterschied zum Fernverkehr nicht kostendeckend. Die Einnahmen aus dem Billettverkauf decken nur einen Teil der Kosten. Den anderen Teil finanzieren die Besteller über sogenannte Abgeltungen. An den Abgeltungen für den Regionalverkehr beteiligt sich der Bund mit 50%. Den Rest bezahlen je zur Hälfte der Kanton sowie die Gemeinden und Bezirke. Die Angebote des Ortsverkehrs finanzieren die Gemeinden alleine. Kanton und Gemeinden bestellen das Angebot alle zwei Jahre im Rahmen eines formalen Offertverfahrens.

Infrastruktur-Investitionen wie Einstellhallen, Werkstätten, etc. obliegen grundsätzlich den Transportunternehmen. Sie amortisieren diese über die Betriebsrechnung. Der Kanton kann Investitionshilfen leisten, entweder gemeinsam mit dem Bund oder, sofern eine erhebliche Bedeutung für den Kanton oder die Region besteht, auch ohne Bundesbeteiligung.

Der Bund wird neu einen Mindestkostendeckungsgrad für abgeltungsberechtigte Linien vorgeben. Wo dieser unterschritten wird, zieht sich der Bund aus der Finanzierung zurück.

Im Rahmen des Grundangebotes des regionalen öffentlichen Verkehrs überprüft der Kanton bereits jetzt seine Linien auf deren Wirtschaftlichkeit und wird das auch weiterhin so handhaben.

Die nachstehende Tabelle zeigt, in welchen Grössenordnungen sich der Abgeltungsbedarf entwickeln wird. Dargestellt ist der Abgeltungsbedarf für den Kanton Schwyz vor der Beteiligung durch den Bund. Die Darstellung des Abgeltungsbedarfs nach Abzug des Bundesanteils ist nicht sinnvoll, weil die künftige Bundesquote nur sehr schwer vorausgesagt werden kann. Der tatsächliche Abgeltungsbedarf des Kantons wird deshalb geringer ausfallen als die in der Tabelle aufgeführten Beträge.

Entwicklung Abgeltungsbedarf Kanton Schwyz (vor Bundesbeteiligung)					
2005	2010	2015	2020		2030
38 Mio.	46 Mio.	63 Mio.	65 Mio.		95 Mio.

(Angaben in CHF)

Die Umsetzung der Strategie führt bis im Jahr 2030 zu einer Erhöhung des Abgeltungsbedarfs um 50 % gegenüber dem Referenzjahr 2015 (Zeithorizont des aktuellen Grundangebotes). Der Bedarf steigt nicht linear an, weil grössere Ausbauten erst in der Dekade 2020 bis 2030 geplant sind.

Die Umsetzung der ÖV-Strategie 2030 muss sich auch an der angespannten Lage der Kantonsfinanzen orientieren. Wie stark die ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer an den steigenden Kosten beteiligt werden können, muss im Spannungsfeld zwischen der Attraktivität des Angebots und dem

drohenden Ausweichen auf den motorisierten Verkehr ermittelt werden. Ausserdem ist die Vernetzung der Tarifsysteime in der Schweiz von hoher Qualität und damit ein Erfolgsfaktor des öffentlichen Verkehrs. Die Beeinflussbarkeit dieses Systems durch den Kanton Schwyz alleine ist nur sehr gering.

Die Kosten für Massnahmen auf Strassen sind durch die jeweiligen Strassenträger zu übernehmen. So werden die Ausgaben für Bushaltestellen und Busbevorzugungsmassnahmen auf Kantonsstrassen der Strassenrechnung (Spezialfinanzierung) belastet.

Die ÖV-Strategie 2030 ist modular aufgebaut und kann schrittweise umgesetzt werden. Über die definitive Angebotsentwicklung entscheidet der Kantonsrat alle vier Jahre im Rahmen des Grundangebots, abgestimmt auf die finanziellen Möglichkeiten des Kantons.

Erste Angebotsausbauten oder -korrekturen, die sich aus der vorliegenden Strategie ergeben, werden ins Grundangebot 2016–2019 aufgenommen. In diesem Zeitraum umsetzbar sind primär Massnahmen, die keine grösseren Infrastrukturausbauten erfordern und Linien innerhalb des Kantons Schwyz betreffen.

## 6 Zusammenfassung

Die ÖV-Strategie 2030 zeigt, welche Entwicklungen und Massnahmen längerfristig nötig sind, damit der ÖV seinen Anteil zur Sicherung der zukünftigen Mobilität im Kanton Schwyz leisten kann. Ziel der Strategie 2030 ist es, einen überproportionalen Anteil der erwarteten zusätzlichen Nachfrage abzudecken. Deshalb sollen die beschränkten Finanzmittel gezielt in Verkehrsströme investiert werden, in denen durch Angebotsverbesserungen überdurchschnittlich viele zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können. Dieser wirkungsorientierte Ansatz ermöglicht einen haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und führt zu den folgenden Schwerpunkten:

- In Ausserschwyz bestehen zwei Bahnknoten (Pfäffikon, Sieben-Wangen) mit guten Anbindungen an den Fernverkehr, viertelstündlichen, schnellen S-Bahnverbindungen nach Zürich und einem darauf abgestimmten dichten regionalen Busnetz, wozu auch ein Ausbau des „Querschlags“ in den Raum Gaster gehört.
- In Innerschwyz bestehen neben dem Hauptknoten Arth-Goldau drei weitere Bahnknoten (Küssnacht, Schwyz, Brunnen) mit guten Anbindungen an den Fernverkehr und mindestens halbstündlichen Bahnverbindungen Richtung Luzern, Zug, Zürich. Das regionale Busangebot ist darauf abgestimmt.
- Auf dem ganzen Kantonsgebiet stellen Bevorzugungsmassnahmen sicher, dass die Busse pünktlich verkehren und die Anschlüsse an die Bahn gewährleistet werden.
- Die Angebote des öffentlichen Verkehrs werden bedarfsgerecht mit den öffentlichen und den privaten Verkehrsinfrastrukturen insbesondere denen des Langsamverkehrs verknüpft werden.
- Im Einkaufs- und Freizeitverkehr wird das Verkehrsangebot zu den grossen Destinationen ausgebaut.
- Das Tarifsysteim wird vereinfacht, sodass für Reisen innerhalb des Kantons und in die Nachbarkantone nur noch ein einziger Fahrausweis nötig ist.

## 7 Abkürzungsverzeichnis

AAGS	Auto AG Schwyz
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz
BIF	Bahninfrastruktur Fonds
FABI	Neues Bundesgesetz für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur. Es beinhaltet den Bahninfrastruktur Fonds BIF und das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP.
GBT	Gotthard-Basistunnel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Alpentransversale (Gotthard-Basistunnel)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
S2	S-Bahnlinie Nummer 2
SOB	Schweizerische Südostbahn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Ausbau in Etappen, rollende Planung)
Z-Pass	Verbund der Verbünde. Mit einem einzigen Ticket die Verkehrsmittel im gesamten Wirtschaftsraum Zürich benützen.

## 8 Glossar

Abgeltung	Mittel von Bund, Kanton und Gemeinden zur Finanzierung des bestellten, öffentlichen Regional- resp. Ortsverkehrs.
Ausserschwyz	Im Bericht verwendet für die Bezirke Höfe, March und Einsiedeln
Bahnknoten	Bahnhof an dem mehrere Bahn- und Buslinien so aufeinander abgestimmt eintreffen, dass Umsteigebeziehungen entstehen.
Betriebszeiten	Bedienungszeiten des öffentlichen Verkehrs, üblicherweise 18 Std./Tag
Grundangebot	Vom Kantonsrat beschlossenes Mengengerüst inkl. Finanzrahmen für die Entwicklung des Regionalverkehrs für jeweils vier Jahre
Innerschwyz	Im Bericht verwendet für den inneren Kantonsteil, bestehend aus dem Bezirk Schwyz (exklusive Gemeinden Oberiberg, Unteriberg und Alpthal) sowie die Bezirke Küssnacht und Gersau.
Kostendeckungsgrad	Prozentuales Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Vollkosten des öffentlichen Verkehrs. Bei einem 50%-igen Kostendeckungsgrad (KDG) sind die Kosten zur Hälfte durch die Einnahmen gedeckt.
Modalsplit	Verteilung des Transportaufkommens (Reisedistanz) auf den ÖV und den motorisierten Individualverkehr (MIV)
Takt	Zeitintervall zwischen zwei Zügen resp. zwei Bussen. Bsp. Stundentakt: Stündlich zur selben Zeit fährt ein Zug oder Bus.
Tarifverbund	Mit nur einem einzigen Ticket in der gekauften Anzahl Zonen und während einer bestimmten Zeit sämtliche Verkehrsmittel benützen.

## 9 Impressum

Amt für öffentlichen Verkehr  
Postfach 1250  
6431 Schwyz

Telefon: 041 819 25 18  
E-Mail: [oev@sz.ch](mailto:oev@sz.ch)  
Internet: [www.sz.ch/oev](http://www.sz.ch/oev)

### Mitwirkende

#### *Kanton Schwyz*

Markus Meyer, Amt für öffentlichen Verkehr  
Karin von Reding, Amt für öffentlichen Verkehr  
Peter Blaser, Amt für öffentlichen Verkehr  
Thomas Schmid, Amt für Raumentwicklung  
Theo Weber, Amt für Wald und Naturgefahren  
Urs Camenzind, Tiefbauamt  
Andreas Luig, Staatskanzlei

#### *Transportunternehmen*

Michael Sutter, SOB  
Thomas Meier, SOB  
Samuel Keiser, SOB  
André Diethelm, AAGS  
Patrick Schnellmann, AAGS  
Andreas Meyer, PostAuto  
Peter Schönbächler, PostAuto  
Markus Bamert, Bamert Bus (BWS)  
Stefan Huber, SBB-P

Externe Fachbegleitung  
Caspar Sträuli, INFRAS  
Regula Kramer, INFRAS

Schwyz, September 2013