

Massnahmenkatalog zum Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023

Schwyz, Arbeitsstand 23. März 2018

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Hinweise zum Massnahmenkatalog | 3 |
| Zuordnung der Massnahmen auf die Bezirke und Gemeinden | 4 |
| 1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang | 5 |
| 1.2 Arth – Schwyz direkt | 9 |
| 1.3 Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen | 12 |
| 1.4 Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8 | 15 |
| 1.5 Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungsachse (ESP) | 18 |
| 2.1 Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos | 21 |
| 2.2 Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos | 24 |
| 2.3 Erreichbarkeit Mythenregion (Seite Schwyz) | 27 |
| 2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig | 30 |
| 2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal) | 33 |
| 3.1 Stärkung Korridor Küssnacht – Fänn – Rotkreuz (ESP) | 37 |
| 4.1 Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen | 40 |
| 4.2 Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss | 42 |
| 5.1 Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost | 45 |
| 5.2 Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz | 48 |
| 5.3 Entwicklungsfeld Buskonzept Einsiedeln-Ybrig | 51 |
| 5.4 Entwicklungsfeld Höfe, Optimierung Buskonzept | 55 |
| 5.5 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil | 60 |
| 5.6 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz | 64 |
| 5.7 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung | 67 |

Hinweise zum Massnahmenkatalog

Der Massnahmenkatalog ist Bestandteil der Vernehmlassung des Grundangebots des regionalen öffentlichen Verkehrs 2020–2023. Er ermöglicht einen transparenten Einblick in die Detailplanungen der öV-Angebote.

Hinweise zu den ausgewiesenen Vollkosten auf den Massnahmenblättern:

Bei jeder Massnahme wird eine Angabe zur erwarteten Veränderung der Vollkosten gemacht. Die ausgewiesenen Werte basieren auf Richtofferten oder Abschätzungen. Sie dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der effektiven Abgeltung der öV Massnahme.

Die Abgeltung im öffentlichen Verkehr berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke, Gemeinden).

Die definitive Finanzierung wird mit dem Prozess des Bestellverfahrens geregelt. Dieser Prozess läuft unter dem Lead des Bundes alle zwei Jahre. Er regelt die Höhe der Erlöse und die Anteile der Beteiligungen.

Für die Fahrplanjahre des Grundangebots 2020–2023 wird das Bestellverfahren im Jahr 2019 und 2021 stattfinden. Zu diesem Zeitpunkt werden die Abgeltungen an den öffentlichen Verkehr definitiv vom Regierungsrat beschlossen.

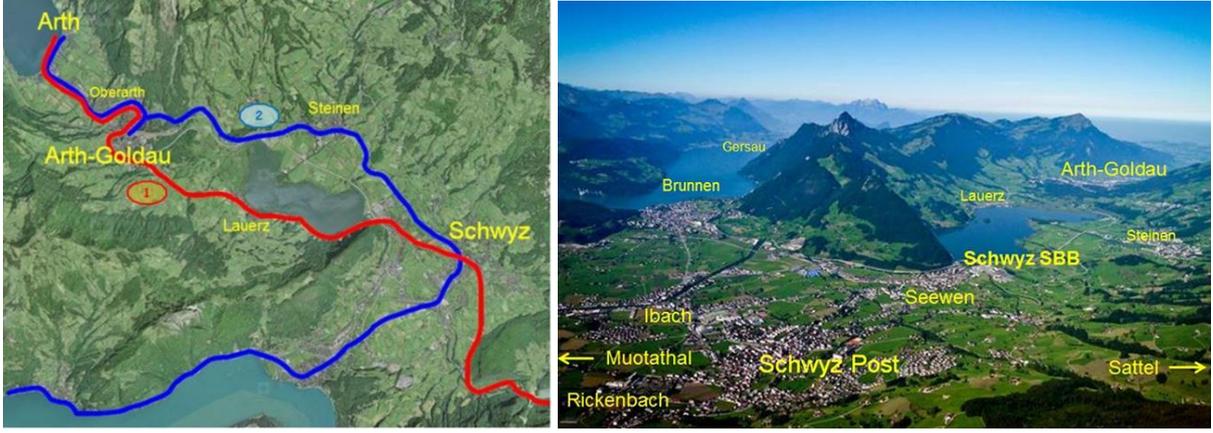
Baudepartement
Amt für öffentlichen Verkehr
Postfach 1250
6431 Schwyz
E-Mail: oev@sz.ch
Internet: www.sz.ch/oev

Schwyz, April 2018

Zuordnung der Massnahmen auf die Bezirke und Gemeinden

Die nachfolgende Tabelle erleichtert die Orientierung. Die Massnahmen sind nummeriert und den direktbetroffenen Bezirken und Gemeinden zugeordnet („X“).

| Massnahme | 1.1 | 1.2 | 1.3 | 1.4 | 1.5 | 2.1 | 2.2 | 2.3 | 2.4 | 2.5 | 3.1 | 4.1 | 4.2 | 5.1 | 5.2 | 5.3 | 5.4 | 5.5 | 5.6 | 5.7 |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Schwyz | X | X | X | X | X | | X | X | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Ingenbohl | X | X | X | X | X | X | | | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Steinen | X | X | X | | X | | | | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Arth | X | X | X | | X | X | | | | | | | X | X | X | | | | | X |
| Muotathal | X | X | X | | X | X | X | | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Steinerberg | X | | X | | | | | | | | | | X | X | X | | | | | X |
| Rothenthurm | X | | X | | X | | | | | | | X | X | X | X | | | | | X |
| Sattel | X | | X | | X | | | | | | | X | X | X | X | | | | | X |
| Morschach | X | | X | X | X | X | | | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Lauerz | X | X | X | | X | | X | | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Unteriberg | | | | | | | | | X | | | X | | | | | X | | | |
| Oberiberg | | | | | | | | | X | | | X | | | | | X | | | |
| Riemenstalden | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | |
| Illgau | X | X | X | | X | X | X | | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Alpthal | | | | | | | | | | X | | X | | | | | X | | | |
| Altendorf | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Lachen | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Wangen | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Galgenen | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Schübelbach | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Reichenburg | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Vorderthal | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Innerthal | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Tuggen | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | X | X |
| Feusisberg | | | | | | | | | | | | X | X | | | | X | X | | |
| Freienbach | | | | | | | | | | | | X | X | | | | X | X | | |
| Wollerau | | | | | | | | | | | | X | X | | | | X | X | | |
| Bz. Küssnacht | | | | | | | | | | | X | | | X | X | | | | | X |
| Bz. Gersau | X | | X | X | X | | | | | | | X | | X | X | | | | | X |
| Bz. Einsiedeln | | | | | | | | | X | X | | X | X | | | X | | | | |
| Bz. Schwyz | X | X | X | X | X | X | X | X | | | | X | X | X | X | | | | | X |
| Bz. Höfe | | | | | | | | | | | | X | X | | | | X | X | | |
| Bz. March | | | | | | | | | | | | X | | | | | | X | | X |

| | |
|--|--|
| <p>1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang</p> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die ganze Region profitiert vom Angebot und den Wachstumsimpulsen des NEAT-Angebots.</p> |
|  | |
| <p>Massnahmen- beschreibung</p> | <p>Die Buslinie 1 (60.501) Muotathal – Schwyz – Seewen – Lauerz – Arth-Goldau wird im Abschnitt Lauerz – Arth-Goldau zum Stundentakt verdichtet und bis nach Arth geführt.</p> <p>Die Buslinie 20 (60.520) Schwyz – Steinen wird stündlich bis nach Arth-Goldau verlängert und nach Arth durchgebunden. Das neue Angebot Schwyz – Steinen – Arth-Goldau – Arth wird in die Buslinie 2 (60.502) Küssnacht – Gersau – Brunnen – Schwyz integriert.</p> <p>Mit dem neuen „Talkesselkonzept“ erhalten Reisende aus allen Ortschaften im Schwyzer Talkessel Zugang zu den leistungsfähigen Verkehrsverbindungen in die grossen Zentren Zürich, Zürich Flughafen, Zug, Luzern, Rapperswil, St. Gallen, Bellinzona und Lugano. Arth-Goldau und der Schwyzer Talkessel werden ein attraktives Ziel aus der ganzen Schweiz. Das NEAT-Angebot schafft optimale Rahmenbedingungen für die gezielte Weiterentwicklung resp. Stärkung traditioneller Schlüsselbranchen wie beispielsweise den Tourismus.</p>  <p>Die verkehrliche Vernetzung der Ortschaften im Schwyzer Talkessel wird</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>verbessert. Mit der Durchbindung der Buslinien in den Knoten Arth-Goldau und Schwyz Post entstehen neue regionale Direktverbindungen. Die Zentren Arth/Goldau und Schwyz sind mit dem Bus neu halbstündlich direkt verbunden. Einmal pro Stunde fährt der Bus via Steinen und einmal pro Stunde via Lauerz. Die neuen Durchmesserlinien ermöglichen ein effizientes Buskonzept und tragen zur Entlastung der Umsteigepunkte bei.</p> <p>Am 13. Dezember 2020 (Fahrplan 2021) wird der Ceneri-Basistunnel in Betrieb genommen. Damit entsteht die erste europäische Flachbahn durch die Alpen. Sie ermöglicht die Umsetzung wichtiger Ziele der Schweizer Verkehrspolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Effizienter und umweltschonender Transport der Güter auf der Schiene (Verlagerung von der Strasse auf die Schiene) – Integration ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (Verkürzung der Reisezeiten im nationalen und internationalen Personenverkehr) <p>Von Beginn an stand fest, dass der Kanton Schwyz maximal einen Halteort am Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten wird. Der Regierungsrat engagierte sich in den Fahrplan-Planungen stark für den NEAT-Halt auf Schwyzer Kantonsgebiet. Der Halt sämtlicher Euro-City und Inter-City-Züge in Arth-Goldau konnte erwirkt werden. Dies bringt für den Kanton halbstündliche Direktverbindungen aus Arth-Goldau in Richtung Zug – Zürich, Luzern und Tessin. Die Reisezeit Arth-Goldau – Lugano verkürzt sich mit dem Ceneri Basistunnel nochmals merklich. Aus Arth-Goldau reist man beispielsweise 45 Minuten schneller nach Lugano als mit dem Auto.</p> <p>Das Amt für öffentlichen Verkehr hat in Zusammenarbeit mit dem unabhängigen Beratungsbüro SMA und Partner AG sowie den regionalen Transportunternehmungen das neue „Talkesselkonzept“ erarbeitet. Mit dem Projekt werden folgende Ziele umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel werden an das leistungsfähige Verkehrsangebot des NEAT-Bahnhofs Arth-Goldau angebunden. – Die Anschlussbeziehungen der Busse im Verkehrsknoten Schwyz Post bleiben langfristig sichergestellt. – Die kleinräumigen regionalen Reiseverbindungen werden mit mehr Direktverbindungen gestärkt. – Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs wird erhöht. Das System funktioniert stabil und pünktlich. Die Anschlusssicherheit zwischen Bahn-Bus und Bus-Bus ist gewährleistet. – Der Mitteleinsatz ist effizient, der öV bleibt bezahlbar. |
|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | Der Bus Steinen – Goldau verkehrt abends ab 20 Uhr nicht mehr. Das Angebot im Abschnitt Steinen – Schwyz und Lauerz – Schwyz bleibt auf dem Niveau 2018. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 1.2 Arth – Schwyz direkt 1.3 Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen 1.4 Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8 1.5 Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungsachse | |
| Veränderung Grundangebot | Die Buslinie 20 Steinen – Schwyz wird ab 2021 aufgehoben. Die Leistung wird in das Angebot der geänderten Buslinie 2 integriert. Die Buslinie 21 Arth-Goldau – Arth – Walchwil wird aufgehoben und in das Angebot der geänderten Buslinien 1 und 2 integriert. | |
| Veränderung Vollkosten | Neues Buskonzept Linie 1 Muotathal – Schwyz – Lauerz – Goldau – Arth 570 000 Franken | Neues Konzept Buslinie 2 Küssnacht – Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Steinen – Goldau – Arth 720 000 Franken |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 1.1 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | |
|--|--|
| <p>1.2 Arth – Schwyz direkt</p> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Arth, Oberarth und Goldau werden an der öV-Drehscheibe am Bahnhof Arth-Goldau angeschlossen. Die öV-Verbindungen aus der Gemeinde Arth ins Zentrum von Schwyz und in den Talkessel werden verbessert.</p> |
| | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Die Buslinie 21 (60.621) Walchwil – Arth – Oberarth – Arth-Goldau wird aufgelöst. Die Leistungen zwischen Arth und Goldau werden in die neuen Buslinien 1 und 2 des Talkesselkonzepts integriert.</p> <p>Durchmesserlinie 1 Arth – Goldau – Lauerz – Seewen – Schwyz – Muotathal</p> <p>Durchmesserlinie 2 Arth – Goldau – Steinen – Schwyz – Ibach – Brunnen – Gersau (-Küssnacht)</p> <p>Zwischen Arth und Arth-Goldau bestehen vier Verbindungen pro Stunde. Sie sichern einerseits den halbstündlichen NEAT-Anschluss (Verbindungen von/nach Zug – Zürich, Luzern, Tessin, Rapperswil und Talkessel Schwyz) sowie Direktverbindungen von Arth nach Schwyz. Einmal pro Stunde fährt der Bus der Linie 2 via Steinen und einmal pro Stunde fährt der Bus der Linie 1 via Lauerz. In Kombination entstehen aus der Gemeinde Arth halbstündliche direkte Verbindungen in den Kantonshauptort Schwyz und in die weiteren Ortschaften des Talkessels Schwyz. Zwischen Arth und Walchwil verkehren keine Busse mehr. Die Erschliessung von Walchwil erfolgt mit dem Zug via Bahnhof Arth-Goldau.</p> |

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| | Die Busse aus dem Talkessel Schwyz wenden alle in Arth. Dazu wird im Bereich Zugerstrasse/Einfahrt Rufibergstrasse eine neue Buswendschleife angestrebt. Sie verbessert die öV-Erschliessung der Gebiete Aazopf, Chäppeli und Tafelstadt. | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die Gemeinde Arth wird ein attraktives Ziel aus der ganzen Schweiz. Zu den grossen Zentren Zürich, Flughafen Zürich, Zug, Luzern, Bellinzona und Lugano bestehen leistungsfähige halbstündliche Verkehrsverbindungen. |
| | Kantonal | Die Regionen des Kantons Schwyz sind mit Bahn- und Busverbindungen in die öV-Drehscheibe Arth-Goldau eingebunden. Mit der Ausrichtung der Buslinie Arth auf den NEAT Knoten Arth-Goldau verbessern sich für Arth zahlreiche innerkantonale Verbindungen. |
| | Regional | Die neuen Durchmesserlinien ermöglichen zahlreiche neue umsteigefreie Busverbindungen für die Gemeinde Arth (z.B. Arth – Schwyz Zentrum ist neu halbstündlich direkt 10 Minuten schneller als bisher erreichbar). Steinen, Lauerz, Ibach und Spital Schwyz sind neu umsteigefrei zu erreichen. |
| | Arbeitspendler Ausflugsverkehr | Das neue Talkesselkonzept schafft attraktive Verkehrsverbindungen zu den wichtigen Wirtschaftszentren Zürich, Zug und Luzern. Gleichzeitig wird Arth ein gut erreichbares Ziel für Reisende aus der ganzen Schweiz. Die öV-Vernetzung mit den Ortschaften innerhalb der Region wird gestärkt. Auch kleinräumige Verbindungen innerhalb der Gemeinde Arth werden verbessert. |
| | Entlastung Strasse | Die Kombination des Talkesselkonzepts mit dem NEAT-Angebot bietet die Chance mit dem öV zusätzliche Anteile am Gesamtverkehr zu übernehmen. Davon profitieren die vom Verkehr belasteten Strassen- und Parkierungsanlagen in der Gemeinde Arth. |
| Zweckmässigkeit | Das Angebot der Buslinie Arth wird gezielt auf die zahlreichen attraktiven Anschlussverbindungen am NEAT-Bahnhof Arth-Goldau ausgerichtet. Damit ergibt sich eine effiziente Bündelung der Nachfrage. Das neue Konzept ersetzt das Angebot der Buslinie 21 Arth – Walchwil. Die Durchmesserlinien Arth-Schwyz können mit der Ausnutzung der Still- | |

| | |
|--|---|
| | standzeiten der Buslinie 1 und 2 am Bahnhof Arth-Goldau kostenoptimal produziert werden. Ab 20 Uhr wird das Angebot im Talkesselkonzept reduziert. |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang 1.3 Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen 1.4 Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8 1.5 Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungsachse |
| Veränderung Grundangebot | Die Buslinie 21 Arth-Goldau – Arth – Walchwil wird ab 2021 aufgehoben. Walchwil wird mit dem Bus nicht mehr bedient. Die Leistungen Arth – Arth-Goldau sind in den Buslinien 1+2 des neuen Talkesselkonzepts integriert. |
| Veränderung Vollkosten | 0 Franken |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Veränderungen der Vollkosten sind im Massnahmenblatt 1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang berücksichtigt. |

| | |
|---|---|
| <p>1.3 Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen</p> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die kantonalen Buslinien werden als Durchmesserlinien geführt. Die Reiseverbindungen werden mit Direktverbindungen gestärkt. Die Umsteigeknoten werden entlasten.</p> |
| <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="185 510 1078 1193" style="width: 60%;"> </div> <div data-bbox="1098 510 1493 1193" style="width: 35%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">Neue direkte Reiseverbindungen</p> <p>Beispiele Regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwyz - Goldau • Schwyz – Arth • Seewen - Brunnen • Steinen & Sattel – Ibach • Muotathal – Goldau/Arth • Arth/Goldau - Ibach <p>Beispiele Lokal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stelzli - Mythencenter • Verkehrsamt - Mythencenter • Grossfeld - Ibach Erlen • Seewenmarkt – Ibach Erlen </div> </div> | |
| <p>Massnahmen- beschreibung</p> | <p>Der Busknoten Schwyz Post ermöglicht eine sehr effiziente Bündelung der Reisenden im Bussystem an einem zentralen Punkt. Einerseits ist das Zentrum Schwyz für viele Reisende das Ziel, andererseits ermöglichen die Busanschlüsse in alle Richtungen eine optimale Vernetzung der Ortschaften im Schwyzer Talkessel. Dazu treffen sich zweimal pro Stunde gleichzeitig die Busse aus allen Richtungen in Schwyz Post.</p> <p>Mit der Durchbindung von Buslinien entstehen sogenannte Durchmesserlinien. Sie ermöglichen direkte Reiseverbindungen und entlasten den Umsteigepunkt (weniger Umsteiger, weniger Wendemanöver der Busse).</p> <p>In Zusammenarbeit mit der Auto AG Schwyz wurde die Situation im Busknoten Schwyz Post mit dem neuen Talkesselkonzept analysiert. Die nachfolgenden Buslinien-Durchbindungen werden ab 2021 umgesetzt. Teilweise entsprechen die aufgeführten Durchmesserlinien bereits der Fahrplansituation 2018.</p> <p>Buslinie 1: Muotathal – Schwyz Post – Schwyz SBB – Lauerz – Arth-Goldau – Arth</p> <p>Buslinie 2: Küsnacht – Vitznau – Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Steinen – Arth-Goldau – Arth</p> <p>Buslinie 3: Rickenbach – Schwyz Post – Ibach – Schwyz SBB – Seewenmarkt</p> |

| | | |
|---------------------------------------|---|--|
| | <p>Buslinie 7: Biberbrugg/Sattel – Schwyz Post (– Ibach – Muotabrücke – Wintersried – Schwyz SBB ab 2023)</p> <p>Buslinie 8: Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Schwyz SBB – Seewenmarkt</p> <p>Die Nachfrage-Analyse zeigt deutlich, dass eine Durchbindung ab Schwyz Post in Richtung Ibach – Brunnen grundsätzlich für alle Buslinien sinnvoll ist. Die Besorgungs- und Arbeitsplatzgebiete in Korridor Schwyz – Ibach – Brunnen werden nach dem Kantonshauptort Schwyz aus allen Richtungen am zweitmeisten besucht.</p> <p>Innerhalb einer Durchmesserlinie werden einheitliche Fahrzeuge eingesetzt. Zwischen Brunnen und Schwyz Post verkehren heute Gelenkbusse. Diese eignen sich nicht für alle Korridore gleichermassen. Richtung Sattel – Biberbrugg und Richtung Rickenbach sind die Topografie und die Witterungseinflüsse für Gelenkbusse nicht geeignet.</p> <p>Mit den Durchmesserlinien im neuen Talkesselkonzept werden insgesamt weniger, dafür mehr grössere Fahrzeuge benötigt.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | <p>Interkantonal</p> <p>Kantonal</p> <p>Regional</p> <p>Lokal</p> <p>Arbeitspendler Ausflugverkehr</p> | <p>Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel werden aus der ganzen Schweiz direkter erreicht (weniger Umstiege). Gleichzeitig verbessern sich die Verbindungen aus der Region zu den grossen Zentren Zürich, Flughafen Zürich, Zug, Luzern, Bellinzona und Lugano.</p> <p>Die weiteren Regionen des Kantons Schwyz sind mit Bahn- und Busverbindungen in die öV-Drehscheibe Arth-Goldau, Schwyz SBB und Schwyz Post eingebunden. Dadurch reduzieren sich bei den kantonalen Transportketten Anzahl Umstiege.</p> <p>Die Durchmesserlinien ermöglichen zahlreiche neue umsteigefreie Busverbindungen. Die Vernetzung der Ortschaften mit dem öV wird verbessert. Das Reisen wird einfacher.</p> <p>Die Durchmesserlinien ermöglichen kleinräumig umsteigefreies Reisen innerhalb der verschiedenen Zentren und Ortschaften entlang der Buslinien.</p> <p>Mehr Arbeitsplatz- und Wohngebiete sowie Ausflugs- und Besorgungsziele sind direkt miteinander verbunden. Das Reisen wird einfacher.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | Entlastung Strasse | Umsteigefreies Reisen hat eine positive Wirkung auf die ÖV-Benützung. Der öV kann mehr Potenziale abschöpfen. Davon profitieren die vom Verkehr belasteten Ortschaften im Schwyzer Talkessel. |
| Zweckmässigkeit | Durch das Verbinden zweier Buslinien zu einer neuen Durchmesserlinie ergeben sich bei gleichbleibendem Angebot und Fahrzeuggrössen keine Mehrkosten. Die Reisequalität hingegen kann mit direkten Verbindungen deutlich verbessert werden. Das Hindernis „Umsteigen“ fällt weg. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang 1.2 Arth – Schwyz direkt 1.4 Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8 1.5 Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungsachse | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 0 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Durchbindung der Buslinien als Durchmesserlinien kann grundsätzlich kostenneutral hergestellt werden. Allfällige Mehr- bzw. Minderkosten die sich aufgrund eines geänderten Fahrzeugeinsatzes ergeben (z.B. Einsatz von Gelenkbus anstatt Normalbus), sind in den jeweiligen Massnahmen zum neuen Talkesselkonzept ausgewiesen. | |

| | | |
|---|--|--|
| <p>1.4 Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8</p> | | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die Vernetzung der Ortschaften und Einrichtungen im Talkessel Schwyz wird verbessert. Die Verkehrsverbindungen im Hauptkorridor Brunnen – Schwyz Zentrum – Schwyz SBB – Seewen werden gestärkt.</p> | |
|  | | |
| <p>Massnahmen- beschreibung</p> | <p>Das Angebot der Buslinie 2 (60.502) wird mit dem neuen Talkesselkonzept ab 2021 in zwei neue Durchmesserlinien aufgeteilt. Das öV-Angebot im urbanen Raum Brunnen – Schwyz – Seewen wird dadurch verbessert.</p> <p>1. Buslinie 2 (60.502) Sie verkehrt zwischen Küssnacht am Rigi – Weggis – Vitznau – Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Steinen – Arth-Goldau – Arth.</p> <p>2. Buslinie 8 (neu 60.508) Sie verkehrt zwischen Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Schwyz SBB – Seewenmarkt/Steinbislin.</p> <p>Die Buslinie 8 verkehrt werktags ergänzend zu den Buslinien des neuen Talkesselkonzepts. Sie wird in den einzelnen Streckenabschnitten nachfragegerecht, modular eingesetzt.</p> <p>Im Hauptkorridor Brunnen – Schwyz Post – Schwyz SBB – Seewenmarkt/Steinbislin bildet sie in Kombination mit den Buslinien 1, 2 und 3 tagsüber einen Viertelstundentakt. Ein Teil des Angebots der Buslinie 1 im Abschnitt Schwyz Post – Schwyz SBB wird neu in die Linie 8 integriert.</p> | |

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| | <p>In Brunnen sichert sie dem Bezirk Gersau und der Gemeinde Brunnen von Montag bis Freitag die Anschlüsse zur S2 von/nach Zug – Zürich und zum Interregio von/nach Zug – Zürich/Luzern und Uri.</p> <p>Im Abschnitt Schwyz Post – Schwyz SBB ergänzt sie die Buslinie 1 und sichert die Reiseverbindungen aus dem Busknoten Schwyz Post von/nach Luzern mit der S3.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel werden aus der ganzen Schweiz einfacher erreicht (weniger Umstiege). Gleichzeitig verbessern sich die Verbindungen aus der Region zu den grossen Zentren Zürich, Flughafen Zürich, Zug, Luzern, Bellinzona und Lugano. |
| | Kantonal | Die Regionen des Kantons Schwyz sind im Busknoten Schwyz Post miteinander verbunden. Sie profitieren von der verbesserten Erreichbarkeit der publikumsintensiven Einrichtungen im Schwyzer Talkessel. |
| | Regional | Der öV wird im Hauptkorridor Brunnen – Schwyz Post– Schwyz SBB – Seewenmarkt/Industrie Steinbislin gestärkt. Von Montag bis Samstag bestehen tagsüber (neu auch am Samstag) viertelstündliche Reiseverbindungen. |
| | Lokal | Die Durchmesserlinien ermöglichen kleinräumig zahlreiche neue umsteigefreie Busverbindungen. Die Vernetzung der Ortschaften mit dem öV wird verbessert. Das Reisen wird einfacher. |
| | Arbeitspendler Ausflugsverkehr | Das neue Angebot der Durchmesserlinien ermöglicht kleinräumig umsteigefreies Reisen zu den verschiedenen Einrichtungen und Ortschaften entlang der Buslinien. Mehr Arbeitsplatz- und Wohngebiete sowie Ausflugs- und Besorgungsziele sind direkt miteinander verbunden. Die Erreichbarkeit verbessert sich. |
| | Entlastung Strasse | Eine bessere Vernetzung der Ortschaften und umsteigefreies Reisen haben eine positive Wirkung auf die öV-Benützung. Der öV kann mehr Potenziale abschöpfen. Davon profitiert der vom Verkehr belastete Korridor Brunnen – Schwyz – Seewen. |
| Zweckmässigkeit | Das Angebot der Buslinie 8 ist gezielt auf die Nachfrage und die Potenziale | |

| | |
|--|--|
| | ausgerichtet. Auf den verschiedenen Streckenabschnitten bestehen unterschiedliche Verkehrszeiten und Taktdichten. |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang 1.2 Arth – Schwyz direkt 1.3 Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen 1.5 Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungsachse |
| Veränderung Grundangebot | Die öV-Leistung Gersau – Schwyz wird in eine eigene Buslinie überführt. Es verkehrt neu die Buslinie 8 Gersau – Brunnen – Schwyz Post – Schwyz SBB – Seewenmarkt/Steinbislin. |
| Veränderung Vollkosten | 495 000 Franken |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 1.4 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. |

| | |
|---|--|
| <p>1.5 Urmiberg, Verlängerung Buslinie 7 für die Entwicklungsachse (ESP)</p> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die Arbeitsplatzgebiete der Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen SZ werden mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.</p> |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Ab 2023 wird die Buslinie 7 ab Schwyz Post via Ibach – neue Muotabrücke – Wintersried – Zeughausareal – zum Bahnhof Schwyz SBB verlängert. Die Linie wird in Schwyz Post als Durchmesserlinie geführt. Es entstehen direkte Busverbindungen zwischen Biberbrugg/Sattel – Schwyz Post – Ibach – Wintersried – Zeughausareal – Schwyz SBB. In Ibach Diesel besteht eine Umsteigebeziehung zur Buslinie von/nach Brunnen.</p> <p>Die Buslinie verkehrt von Montag bis Samstag zwischen 05:30 und 20:00 Uhr und erschliesst die Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen SZ (Industriezone 16ni, Wintersried, Zeughausareal, Seewen).</p> <p>Der Kanton Schwyz hat sich zum Ziel gesetzt Raum für neue Arbeitsplätze zu schaffen. Neben den bereits bestehenden, aber dispers verteilten und nur beschränkt verfügbaren Reserven in den urbanen Arbeits- oder Mischzonen, sollen an strategisch gut gelegenen Lagen grössere und zusammenhängende Flächen für die Ansiedlung von Betrieben ausgeschieden werden. Mit der Schaffung von Entwicklungsschwerpunkten kann die kantonale Wirtschaftsentwicklung auf wenige, konzentrierte und räumlich abgestimmte Standorte gelenkt werden.</p> <p>Der kantonale Richtplan bezeichnet vier Entwicklungsschwerpunkte für Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung (ESP-A), darunter auch das Gebiet „Seewen – Schwyz“ in der Gemeinde Schwyz.</p> |

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| | <p>Das heute zur Verfügung stehende Verkehrsnetz wird für die angedachte Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete und Umnutzung des Zeughausareals entlang der Urmibergachse in Zukunft nicht ausreichen. Mit der geplanten neuen Muotabrücke West in Ibach werden ab 2022/2023 die Arbeitsplatzgebiete im Raum Seewen – Ibach direkt an die Gotthardstrasse (Kantonsstrasse) und den Autobahnanschluss Brunnen angeschlossen. Die Erschliessung der Industriegebiete Wintersried (16ni) und des Zeughausareals kann damit hauptsächlich über die neue Muotabrücke West erfolgen. Die Lagerstrasse als neue Groberschliessungsstrasse zwischen dem Bahnhof Schwyz SBB und dem Zeughausareal dient als ergänzender Zubringer von Norden und ersetzt damit die Franzosenstrasse in diesem Bereich.</p> <p>Damit die Gebiete mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden können, verkehrt die neue Buslinie Schwyz Post – Ibach – neue Muotabrücke – Wintersried – Schwyz SBB. Im Bereich Gewerbe Wintersried und beim „Zeughausplatz“ werden neue Bushaltestellen eingerichtet.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz, Kantonaler Nutzungsplan Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen SZ, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | <p>Interkantonal</p> <p>Kantonal</p> <p>Regional</p> <p>Arbeitspendler</p> <p>Entlastung Strasse</p> | <p>Die Arbeitsplatzgebiete entlang der Entwicklungsachse Urmiberg sind Werktags „halbstündlich“ mit den Städten Zug, Zürich, Luzern sowie Rapperswil verbunden.</p> <p>Durch die Einbindung der Buslinie am Busknoten Schwyz Post und am Bahnknoten Schwyz SBB wird die Entwicklungsachse Urmiberg werktags aus den umliegenden Regionen des Kantons „halbstündlich“ erreicht.</p> <p>Die Entwicklungsachse Urmiberg wird werktags aus den Ortschaften im Schwyzer Talkessel „halbstündlich“ erreicht.</p> <p>Mit werktags halbstündlichen Reiseverbindungen bis 20:00 Uhr wird der öffentliche Verkehr zu einer Reisealternative. Die Arbeitsplatzgebiete entlang der Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen SZ, werden aus allen Richtungen gut erreicht.</p> <p>Mit der Erschliessung der Entwicklungsachse Urmiberg, Teil Seewen SZ, kann der öffentliche Verkehr Anteile des Gesamtverkehrs übernehmen. Davon profitieren die vom Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften im Korridor. Ortszentren wie Seewen, Schwyz, Ibach und Brunnen werden entlastet.</p> |
| Zweckmässigkeit | Der halbstündliche Fahrplan der Buslinie 7 kann mit einem Fahrzeug sehr produktiv produziert und in Schwyz Post als Durchmesserlinie geführt werden. Die | |

| | |
|--|--|
| | Linie verkehrt im Abschnitt Schwyz Post – Wintersried – Schwyz SBB nur Werktags (Mo. – Sa.) zwischen 05:30 Uhr und 20:00 Uhr. Abends ab 20:00 Uhr sowie am Sonntag verkehrt die Buslinie nicht. |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2022 (Fahrplan 2023) |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 1.1 Neues Talkesselkonzept für den regionalen NEAT Zugang 1.2 Arth – Schwyz direkt 1.3 Talkessel Schwyz – umsteigefrei reisen 1.4 Gersau – Schwyz – Seewen als Buslinie 8 |
| Veränderung Grundangebot | Die Buslinie 7 Bibebriegg/Sattel – Schwyz Post wird ab 2023 via neue Muotabrücke und Wintersried zum Bahnhof Schwyz SBB verlängert |
| Veränderung Vollkosten | 495 000 Franken |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 1.4 werden erst im Jahr 2021 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. |

| | |
|--|---|
| <p>2.1 Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos</p> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die Erreichbarkeit der touristischen Einrichtungen in Morschach/Stoos wird verbessert und der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr erhöht.</p> |
|  | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Bei der Buslinie 4 Brunnen Bahnhof – Morschach – Luftseilbahn Stoos verkehren täglich drei zusätzliche Kurspaare. Bestehende Taktlücken im Fahrplan werden geschlossen. Die touristischen Einrichtungen von Morschach/Stoos sind tagsüber neu durchgehend mit halbstündlichen Reiseverbindungen erreichbar. Von den Angebotsverbesserungen profitieren Reisende aus Zürich, Zug, Luzern und aus den Ortschaften des Schwyzer Talkessels.</p> <p>Folgende Kurse verkehren neu täglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 08:45 Uhr ab Brunnen Bahnhof / 09:00 Uhr zurück ab Talst. Morschach b) 09:45 Uhr ab Brunnen Bahnhof / 10:00 Uhr zurück ab Talst. Morschach c) 15:45 Uhr ab Brunnen Bahnhof / 16:00 Uhr zurück ab Talst. Morschach <p>Der Tourismus ist im Kanton Schwyz ein wichtiger Wirtschaftszweig. Mit 460 Mio. Franken Wertschöpfung und 6000 Arbeitsplätzen gilt er als eine der Schlüsselbranchen im Kanton Schwyz. Die räumliche Nähe zu Zürich, Zug und Luzern machen den Kanton Schwyz mit seiner einzigartigen Landschaft zu einem attraktiven Naherholungsgebiet für den Tages- und Freizeittourismus. Den Begleiterscheinungen des Tagestourismus ist Beachtung zu schenken. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor touristischen Immissionen (Verkehr, Lärm, Abfall) ist ein wichtiger Punkt der kantonalen Tourismusstrategie.</p> <p>Der Freizeit- und Tourismusverkehr trägt im Kanton Schwyz einen massgeblichen Teil zum Verkehr bei. Bereits heute entstehen bei besucherstarken Freizeit- und Tourismusdestinationen saisonal Verkehrsüberlastungen auf den Zufahrtsstrassen und Parkierungsprobleme, die auch das Umfeld belasten. Es besteht die Herausforderung, den saisonal sehr volatil auftretenden Freizeit- und Tourismusverkehr möglichst verträglich abzuwickeln und negative Wirkungen auf das Umfeld abzubauen. Auch die umweltschonenden Teilverkehrssysteme öV und LV müssen dazu beitragen, die allfälligen Leistungsgengpässe zu behe-</p> |

| | | |
|---------------------------------------|--|--|
| | <p>ben. Es ist dementsprechend eine grosse Herausforderung, den öV-Anteil zu halten oder sogar zu erhöhen (Auszug Gesamtverkehrsstrategie Kanton Schwyz, Kapitel 1.5 Fazit aus der Analyse).</p> <p>In Zusammenarbeit mit der Auto AG Schwyz wurde das bestehende Angebot und die Nachfrage der Buslinie 4 Brunnen – Morschach analysiert. Die Fragestellung lautete: „Mit welchen Massnahmen kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Freizeit- und Tourismusverkehr von/nach Morschach – Stoos erhöht werden. Gleichzeitig muss das öV-Angebot zweckmässig und betriebswirtschaftlich optimal bleiben“.</p> <p>Brunnen SBB ist aus Zürich, Zug, Luzern sowie Uri mit dem Zug zweimal pro Stunde gut erreichbar. Mit der Buslinie (Küssnacht –) Gersau – Brunnen – Schwyz wird der öV-Verkehrsknoten Brunnen SBB auch aus Ortschaften in der Region mit dem Bus gut erreicht. Der Zubringer zu den touristischen Einrichtungen in Morschach/Stoos erfolgt mit der Buslinie 4 Brunnen – Morschach. Die Anschlüsse zur Bahn am Bahnhof Brunnen SBB sind auf die Hauptverkehrsströme Richtung Zug – Zürich und Luzern ausgerichtet. In Richtung Morschach besteht grundsätzlich ein Halbstundentakt. Dieser kann mit einem Fahrzeug und einem Chauffeur von der Auto AG Schwyz sehr wirtschaftlich produziert werden. Der Fahrplan ist heute um 09:00 Uhr, 10:00 Uhr und 16:00 Uhr und am Abend ab 20:00 Uhr zum Stundentakt reduziert.</p> <p>Die Frequenzen der Buslinie 4 Brunnen – Morschach sind weniger volatil als bei anderen Buslinien mit Bergbahn-Anschluss. Morschach wird nicht nur bei schönem Wetter stark frequentiert. Der Übernachtungstourismus ist mit 196 101 Logiernächten sehr stark ausgeprägt (36% aller Übernachtungen im Kanton Schwyz werden in der Gemeinde Morschach verzeichnet). In Morschach befinden sich ausserdem Einrichtungen welche besonders bei schlechtem Wetter ein attraktives Freizeitangebot bieten (z.B. das Ferien- und Freizeitresort Swiss Holiday Park, das Seminarhotel Mattli - Antoniushaus etc.). Die Angebotslücken im Fahrplan der Buslinie 4 befinden sich zu den klassischen An- und Abreisezeiten des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Mit drei zusätzlichen Kurspaaren täglich kann das Angebot verbessert werden. Aus Zürich – Zug, Luzern und dem Schwyzer Talkessel bestehen neu halbstündliche Reiseverbindungen von/nach Morschach. Ab 20:00 Uhr bleibt das Angebot unverändert reduziert (Stundentakt).</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die touristischen Einrichtungen von Morschach/Stoos sind tagsüber neu durchgehend „halbstündlich“ mit den Städten Zug – Zürich und Luzern verbunden. |
| | Kantonal Regional | Schwyz, die Ortschaften im Schwyzer Talkessel und der Bezirk Gersau sind tagsüber neu durchgehend mit halbstündli- |

| | | |
|--|--|--|
| | Ausflugverkehr | <p>chen Reiseverbindungen mit der Gemeinde Morschach verbunden.</p> <p>Halbstündliche Reiseverbindungen (tagsüber) sorgen für ein attraktives Angebot für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Davon profitieren Reisende aus Zürich – Zug, Luzern, dem Schwyzer Talkessel, Gersau aber auch die Übernachtungstouristen in Morschach.</p> |
| | Entlastung Strasse | <p>Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr im Korridor Zürich – Zug/Luzern – Schwyz – Brunnen – Morschach - Stoos übernehmen. Davon profitieren die vom Durchgangsverkehr belasteten Gemeinden Brunnen und Morschach.</p> |
| Zweckmässigkeit | Die Verdichtungskurse können aus der Standzeit der Buslinie 4 am Bahnhof Brunnen wirtschaftlich produziert werden. Ab 20:00 Uhr bleibt das Angebot unverändert zum Studentakt reduziert. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | <p>2.2 Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos</p> <p>2.3 Erreichbarkeit Region Mythen (Seite Schwyz)</p> <p>2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig</p> <p>2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal)</p> | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 64 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 2.1 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | | |
|--|---|--|
| 2.2 Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos | | Betroffene Regionen: Innerschwyz |
| Ziel | Die Erreichbarkeit des Kantonsspital Schwyz und der neuen Stoosbahn wird verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht. | |
|   | | |
| Massnahmen- beschreibung | <p>Bei der Buslinie 1 Arth-Goldau – Lauerz – Seewen – Schwyz Post – Muotathal werden täglich vier Kurse ab Schwyz Post bis Schwyz Spital und Schwyz Stoosbahn verlängert. Das Spital Schwyz und die Talstation der neuen Stoosbahn sind tagsüber neu durchgehend mit halbstündlichen Reiseverbindungen erreichbar. Vom verbesserten Angebot profitieren Reisende aus Zürich, Zug, Luzern, Schwyz und den umliegenden Ortschaften im Schwyzer Talkessel.</p> <p>Zu folgenden Tageszeiten werden die Taktlücken im Streckenabschnitt zwischen Schwyz Post und Schwyz, Stoosbahn geschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Vormittag zwischen 09:00 und 10:00 Uhr b) Nachmittag zwischen 14:00 und 15:00 Uhr <p>Das Spital Schwyz ist der sechstgrösste Arbeitgeber im Kanton Schwyz und beschäftigt rund 600 Mitarbeitende (474 Vollzeitstellen). Sie kümmern sich jährlich um rund 6700 stationäre Patienten. Die Pendler- und Besucherströme führen zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen vom/zum Spital Schwyz.</p> <p>Der Tourismus ist im Kanton Schwyz ein wichtiger Wirtschaftszweig. Mit 460 Mio. Franken Wertschöpfung und 6000 Arbeitsplätzen gilt er als eine der Schlüsselbranchen im Kanton Schwyz. Die räumliche Nähe zu Zürich, Zug und Luzern machen den Kanton Schwyz mit seiner einzigartigen Landschaft zu einem attraktiven Naherholungsgebiet für den Tages- und Freizeittourismus. Den Begleiterscheinungen des Tagedtourismus ist Beachtung zu schenken. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor touristischen Immissionen (Verkehr, Lärm, Abfall) ist ein wichtiger Punkt der kantonalen Tourismusstrategie.</p> <p>Der Freizeit- und Tourismusverkehr trägt im Kanton Schwyz einen massgeblichen Teil zum Verkehr bei. Bereits heute entstehen bei besucherstarken Freizeit- und Tourismusdestinationen saisonal Verkehrsüberlastungen auf den Zufahrtsstrassen und Parkierungsprobleme, die auch das Umfeld belasten. Es be-</p> | |

| | | |
|---------------------------------------|---|---|
| | <p>steht die Herausforderung, den saisonal sehr volatil auftretenden Freizeit- und Tourismusverkehr möglichst verträglich abzuwickeln und negative Wirkungen auf das Umfeld abzubauen. Auch die umweltschonenden Teilverkehrssysteme öV und LV müssen dazu beitragen, die allfälligen Leistungsengpässe zu beheben. Es ist dementsprechend eine grosse Herausforderung, den öV-Anteil zu halten oder sogar zu erhöhen (Auszug Gesamtverkehrsstrategie Kanton Schwyz, Kapitel 1.5 Fazit aus der Analyse).</p> <p>In Zusammenarbeit mit der Auto AG Schwyz wurde das bestehende Angebot und die Nachfrage der Buslinie 1 Arth-Goldau – Lauerz – Schwyz – Muotathal analysiert. Die Fragestellung lautete: „Mit welchen Massnahmen kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Pendler-, Besucher-, Freizeit- und Tourismusverkehr von/nach Schwyz Spital und Schwyz Stoosbahn erhöht werden. Gleichzeitig muss das öV-Angebot zweckmässig und betriebswirtschaftlich optimal bleiben“.</p> <p>Schwyz SBB ist aus Zürich, Zug, Luzern und Uri mit dem Zug zweimal pro Stunde gut erreichbar. In Schwyz Post besteht ein Busknoten wo die Busse aus den Ortschaften vom Schwyzer Talkessel zusammentreffen. Die Buslinie 1 ist am Bahnhof Schwyz SBB auf die Züge von/nach Zug – Zürich und Luzern ausgerichtet. In Schwyz Post ist die Linie 1 im Busknoten eingebunden, es bestehen Anschlüsse zu allen umliegenden Ortschaften. Das Angebot der Buslinie 1 ist im Streckenabschnitt Schwyz Post – Muotathal reduziert. Taktlücken bestehen am Vormittag um 09:00 und 10:00 Uhr sowie am Nachmittag um 14:00 und 15:00 Uhr. Am Abend ab 20:00 Uhr ist das Angebot zum Stundentakt reduziert. Die Angebotslücken am Vormittag und am Nachmittag befinden sich zu den klassischen An- und Abreisezeiten des Besucher-, Freizeit-, und Tourismusverkehrs. Mit vier zusätzlichen Kurspaaren täglich kann das Angebot tagsüber verbessert werden. Reisende aus Zürich, Zug, Luzern sowie aus den Ortschaften im Talkessel Schwyz erreichen das Spital und die Stoosbahn halbstündlich. Ab 20:00 Uhr sowie im Streckenabschnitt Schwyz Stoosbahn – Muotathal bleibt das Angebot unverändert.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Das Spital Schwyz und die neue Stoosbahn sind tagsüber neu durchgehend „halbstündlich“ mit den Städten Zug – Zürich und Luzern verbunden. |
| | Kantonal Regional | Das Spital Schwyz und die neue Stoosbahn sind tagsüber neu durchgehend „halbstündlich“ mit den Ortschaften im Schwyzer Talkessel sowie weiteren Regionen des Kantons verbunden. |
| | Arbeitspendler Ausflugverkehr | Halbstündliche Reiseverbindungen sorgen für ein verbessertes Angebot für die Arbeitspendler und Besucher des Spitals |

| | | |
|--|--|--|
| | Entlastung Strasse | Schwyz einerseits, sowie für die Freizeit- und Tourismusverkehre zur neuen Stoosbahn andererseits. Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr im Korridor Zürich – Zug/Luzern – Schwyz – Spital – Stoos übernehmen. Davon profitiert die vom Durchgangsverkehr belastete Gemeinde Schwyz. |
| Zweckmässigkeit | Das Angebot wird gezielt im Streckenabschnitt der Einrichtungen Schwyz Spital und Stoosbahn verbessert. Ab 20:00 Uhr bleibt das Angebot unverändert reduziert. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2019 (Fahrplan 2020) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 2.1 Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos 2.3 Erreichbarkeit Region Mythen (Seite Schwyz) 2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig 2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal) | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 110 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 2.2 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | | |
|--|---|--|
| <h2>2.3 Erreichbarkeit Mythenregion (Seite Schwyz)</h2> | | Betroffene Regionen: Innerschwyz |
| Ziel | Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Sonntag verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht. | |
|  | | |
| Massnahmenbeschreibung | <p>Bei der Buslinie 3 Seewenmarkt – Schwyz SBB – Ibach – Schwyz – Rickenbach wird das Angebot am Sonntag verbessert. Die Mythenregion (Ausgangspunkt Rotenfluebahn) ist neu am Sonntag von 08:00 bis 20:00 Uhr durchgehend halbstündlich mit dem Bahnhof Schwyz verbunden. Gleichzeitig werden die Zentren abseits der Bahnlinie (Schwyz und Ibach) besser ins öV-System eingebunden. Von der Verbesserung profitieren Reisende im Korridor Zürich – Zug/Luzern – Seewen – Ibach – Schwyz – Rickenbach – Mythenregion.</p> <p>Nachfolgende Angebotsverbesserungen werden umgesetzt:</p> <p>a) Am Sonntag verkehren die Busse ab 08:30 bis 20:00 Uhr im Halbstundentakt. Nachfolgende Buskurse verkehren zusätzlich im Vergleich zum Angebot 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 09:41 Uhr ab Schwyz SBB (und jede weitere Stunde bis 19:41 Uhr) – 09:02 Uhr ab Rickenbach (und jede weitere Stunde bis 19:02 Uhr) <p>Der Tourismus ist im Kanton Schwyz ein wichtiger Wirtschaftszweig. Mit 460 Mio. Franken Wertschöpfung und 6000 Arbeitsplätzen gilt er als eine der Schlüsselbranchen im Kanton Schwyz. Die räumliche Nähe zu Zürich, Zug und Luzern machen den Kanton Schwyz mit seiner einzigartigen Landschaft zu einem attraktiven Naherholungsgebiet für den Tages- und Freizeittourismus. Den Begleiterscheinungen des Tagestourismus ist Beachtung zu schenken. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor touristischen Immissionen (Verkehr, Lärm, Abfall) ist ein zentraler Punkt der kantonalen Tourismusstrategie.</p> <p>Der Freizeit- und Tourismusverkehr trägt im Kanton Schwyz einen massgeblichen Teil zum Verkehr bei. Bereits heute entstehen bei besucherstarken Freizeit- und Tourismusdestinationen saisonal Verkehrsüberlastungen auf den Zufahrtsstrassen und Parkierungsprobleme, die auch das Umfeld belasten. Es besteht die Herausforderung, den saisonal sehr volatil auftretenden Freizeit- und</p> | |

| | |
|--|--|
| | <p>Tourismusverkehr möglichst verträglich abzuwickeln und negative Wirkungen auf das Umfeld abzubauen. Auch die umweltschonenden Teilverkehrssysteme öV und LV müssen dazu beitragen, die allfälligen Leistungsgengpässe zu beheben. Es ist dementsprechend eine grosse Herausforderung, den öV-Anteil zu halten oder sogar zu erhöhen (Auszug Gesamtverkehrsstrategie Kanton Schwyz, Kapitel 1.5 Fazit aus der Analyse).</p> <p>In Zusammenarbeit mit der Auto AG Schwyz wurde das bestehende Angebot und die Nachfrage der Buslinie 3 Seewenmarkt – Schwyz SBB – Ibach – Rickenbach analysiert. Die Fragestellung lautete: „Mit welchen Massnahmen kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Freizeit- und Tourismusverkehr zur Mythenregion erhöht werden. Gleichzeitig muss das öV-Angebot zweckmässig und betriebswirtschaftlich optimal bleiben“.</p> <p>Schwyz SBB ist aus Zürich, Zug, Luzern und Uri mit dem Zug zweimal pro Stunde gut erreichbar. In Schwyz Post besteht ein Busknoten wo die Busse aus den Ortschaften vom Schwyzer Talkessel zusammentreffen. Die Buslinie 3 ist am Bahnhof Schwyz SBB auf die Züge von/nach Richtung Zug – Zürich und Luzern ausgerichtet. In Schwyz Post ist die Linie 3 im Busknoten eingebunden, es bestehen Anschlüsse zu allen umliegenden Ortschaften. Werktags verkehrt die Linie 3 ab Bahnhof Schwyz SBB weiter bis Schwyz Seewenmarkt /Industrie Steinbislin. Die Linie 3 erschliesst urbane Gebiete der Gemeinde Schwyz. Sie vernetzt mehrere publikumsintensiven Einrichtungen: Coop-Seewenmarkt, Bahnhof Schwyz, Ibach-Mythencenter, Zentrum Schwyz, Rickenbach Rotenfluebahn (Mythenregion). Die Linie 3 verkehrt im aktuellen Fahrplan von Montag bis Samstag halbstündlich, am Sonntag stündlich.</p> <p>Seit 2016 hat sich der Kanton aus der Mitfinanzierung der Buslinie 5 Schwyz – Ibergeregge – Oberiberg zurückgezogen. Die Erschliessung des kantonalen Tourismusschwerpunkts Mythenregion durch eine kantonale Buslinie erfolgt aus dem inneren Kantonsteil durch die Buslinie 3 mit Anschluss in Rickenbach zur Rotenfluebahn.</p> <p>Die Nachfrage der Buslinie 3 Seewen – Schwyz – Rickenbach ist weniger volatil als bei anderen Buslinien mit Bergbahn-Anschluss. Grund dafür ist, dass die Buslinie urbanen Raum der Gemeinde Schwyz durchfährt. Sie vernetzt die Subzentren Seewen – Ibach – Rickenbach mit dem Zentrum von Schwyz. Die Linie 3 hat damit ein Grundpotential für die kleinräumige Verkehrsnachfrage.</p> <p>Mit einem verbesserten Angebot der Buslinie 3 am Sonntag wird der öffentliche Verkehr zur Reisealternative für den Ausflugsverkehr in die Mythenregion und gleichzeitig verbessert sich das Angebot für den kleinräumigen Verkehr in der Gemeinde Schwyz.</p> <p>Reisende aus Zürich – Zug, Luzern und den Ortschaften im Schwyzer Talkessel profitieren tagsüber von halbstündlichen Verbindungen. Jeder im Bus ist einer weniger auf der Strasse. Die vom Durchgangsverkehr betroffene Gemeinde Schwyz und die Passstrasse Ibergeregge werden entlastet. Am Morgen bis 08:00 Uhr sowie am Abend ab 20:00 Uhr bleibt das Angebot unverändert reduziert (Studentakt).</p> |
|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die Mythenregion und Ortsteile der Gemeinde Schwyz sind am Sonntag tagsüber neu „halbstündlich“ mit den Städten Zug-Zürich und Luzern verbunden. |
| | Kantonal Regional | Die Mythenregion und Ortsteile der Gemeinde Schwyz werden aus vielen Regionen des Kantons Schwyz und den Ortschaften im Schwyzer Talkessel am Sonntag tagsüber neu „halbstündlich“ erreicht |
| | Kommunal | Die Subzentren Seewen – Ibach – Rickenbach sind am Sonntag halbstündlich mit dem Zentrum Schwyz verbunden. |
| | Ausflugverkehr | Halbstündliche Reiseverbindungen am Sonntag sorgen für ein verbessertes Angebot für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Der öV wird zu einer Reisealternative für Reisende aus Zürich, Zug, Luzern und dem Schwyzer Talkessel. |
| | Entlastung Strasse | Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr in den Korridoren Zürich – Zug/Luzern – Schwyz – Mythenregion übernehmen. Davon profitiert die vom Durchgangsverkehr belastete Gemeinde Schwyz und die Passstrasse Ibergeregg. |
| Zweckmässigkeit | Das Sonntagsangebot der Buslinie 3 bleibt morgens bis 08:30 Uhr und abends ab 20:00 Uhr reduziert (Studententakt). Im Streckenabschnitt Schwyz SBB – Coop Seewenmarkt/Steinbislin verkehrt die Buslinie am Sonntag nicht. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 2.1 Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos 2.2 Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos 2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig 2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal) | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 92 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 2.3 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | | |
|---|---|---|
| <h2>2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig</h2> | | Betroffene Regionen: Region Mitte |
| Ziel | Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Wochenende verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht. | |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> | | |
| Massnahmenbeschreibung | <p>Bei der Buslinie 555 Einsiedeln – Unteriberger – Oberiberger (–Hoch-Ybrig) verkehren saisonal (Sommer + Winter) jeweils am Samstag und am Sonntag drei zusätzliche Kurspaare. Sie schliessen bestehende Taktlücken im Fahrplan. Der Bahnhof Einsiedeln ist zwischen 08:00 und 17:00 Uhr mit dem Hoch-Ybrig neu durchgehend mit halbstündlichen Transportketten verbunden. Vom Halbstundentakt profitieren Ausflugsreisende in den Korridor Kanton Zürich – Einsiedeln – Ybrig sowie Schwyz – Biberbrugg – Einsiedeln – Ybrig.</p> <p>Folgende Kurse verkehren neu saisonal am Wochenende:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 10:03 Uhr ab Einsiedeln Bahnhof / 10:45 Uhr zurück ab Laucheren b) 11:03 Uhr ab Einsiedeln Bahnhof / 11:45 Uhr zurück ab Laucheren c) 13:03 Uhr ab Einsiedeln Bahnhof / 13:45 Uhr zurück ab Laucheren <p>Der Freizeit- und Tourismusverkehr trägt im Kanton Schwyz einen massgeblichen Teil zum Verkehr bei. Bereits heute entstehen bei besucherstarken Freizeit- und Tourismusdestinationen saisonal Verkehrsüberlastungen auf den Zufahrtsstrassen und Parkierungsprobleme, die auch das Umfeld belasten. Es besteht die Herausforderung, den saisonal sehr volatil auftretenden Freizeit- und Tourismusverkehr möglichst verträglich abzuwickeln und negative Wirkungen auf das Umfeld abzubauen. Auch die umweltschonenden Teilverkehrssysteme öV und LV müssen dazu beitragen, die allfälligen Leistungsgpässe zu beheben. Es ist dementsprechend eine grosse Herausforderung, den öV-Anteil zu halten oder sogar zu erhöhen (Auszug Gesamtverkehrsstrategie Kapitel 1.5 Fazit aus der Analyse).</p> <p>In Zusammenarbeit mit der PostAuto AG Ostschweiz wurde das bestehende Angebot und die Nachfrage der Buslinie 555 Einsiedeln – Ybrig analysiert. Die Fragestellung lautete: „Mit welchen Massnahmen kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Freizeitverkehr im Korridor Einsiedeln – Unteriberger – Oberiberger – Hoch-Ybrig erhöht werden. Gleichzeitig muss das öV-Angebot zweckmässig und betriebswirtschaftlich optimal bleiben“.</p> | |

| | | |
|---------------------------------------|---|---|
| | <p>Der Raum Einsiedeln – Ybrig bietet auf kleinem Raum ein vielfältiges Freizeit- und Ferienangebot in nächster Nähe zu den Zentren Zürich, Zug, Luzern und Rapperswil. Touristische Gebiete und Anlagen haben ein sehr hohes Verkehrspotenzial. Das Verkehrsaufkommen ist stark saisonabhängig. Spitzenbelastungen treten vor allem an Wochenenden und zu bestimmten Jahreszeiten auf. Sie sind wetterabhängig und somit schwer erfass- und planbar. Vor allem an Winterwochenenden herrscht ein starkes Verkehrsaufkommen mit teilweise Rückstau ausgehend vom Kreisel Biberbrugg bis nach Gross. Dies beeinträchtigt die Wohnquartiere.</p> <p>Der Bahnhof Einsiedeln ist aus Zürich, Innerschwyz sowie Pfäffikon SZ und Rapperswil mit dem Zug halbstündlich gut erreichbar. Der Zubringer zu den touristischen Anlagen des Hoch-Ybrig erfolgt mit Linienbussen der PostAuto AG Ostschweiz. Die Busanschlüsse am Bahnhof Einsiedeln sind auf die Hauptverkehrsströme der S13 von/nach Zürich ausgerichtet. In Richtung Hoch-Ybrig besteht ein stündliches Busangebot, welches bedarfsweise zum Halbstundentakt verdichtet ist.</p> <p>Die Nachfrage-Analysen bei der Buslinie 555 Einsiedeln – Ybrig haben ergeben, dass an Werktagen keine Massnahmen erforderlich sind. Das bestehende Angebot ist auf die Nachfrage abgestimmt. Überlasten an Werktagen bestehen in den Monaten Juni und Juli (Schulreisen-Verkehr). Diese Nachfragespitzen können mit Beiwagen (Verstärkungskursen) vom Busbetreiber flexibel bewältigt werden. Am Wochenende besteht in den Sommer- und Wintermonaten (circa Mitte Dezember bis Ende März sowie Anfang Juni bis Ende Oktober) das Potenzial für einen durchgehenden Halbstundentakt.</p> <p>Die nachfolgenden Verbesserungen sind geplant. Es verkehren drei zusätzliche Kurspaare am Wochenende (saisonal Sommer + Winter). Zwischen 08:00 bis 17:00 Uhr entsteht ein durchgehender Halbstundentakt. Die Kurse mit Abfahrt in Einsiedeln zur Minute 03 bilden den Grundtakt und verkehren immer bis Hoch-Ybrig, Talstation Laucheren. Die Kurse mit Abfahrt in Einsiedeln zur Minute 37 bilden die Verdichtungskurse und verkehren immer bis Hoch-Ybrig, Talstation Weglosen.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Das Ybrig/Hoch-Ybrig ist am Wochenende (saisonal) halbstündlich mit Zürich verbunden. |
| | Kantonal | Das Ybrig/Hoch-Ybrig ist am Wochenende (saisonal) halbstündlich mit Innerschwyz und teilweise Ausserschwyz verbunden. |
| | Regional | Die Ortschaften im Korridor Einsiedeln – Gross – Euthal – |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Ausflugverkehr</p> <p>Entlastung Strasse</p> | <p>Unteriberg und Oberiberg sind am Wochenende (saisonal) besser miteinander vernetzt.</p> <p>Halbstündliche Reiseverbindungen am Sonntag sorgen für ein verbessertes Angebot für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Der öV wird zu einer Reisealternative für Reisende aus Zürich und weiteren Verkehrsregionen des Kantons Schwyz</p> <p>Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr in den Korridoren Zürich – Biberbrugg – Einsiedeln – Alpthal – Mythenregion übernehmen. Davon profitieren die vom Durchgangsverkehr belasteten Gemeinden und Ortschaften.</p> |
| Zweckmässigkeit | Die Verbesserung kann mit drei zusätzlichen Kurspaaren erzielt werden. Da die Kurse nur saisonal (Dez.-Mrz. und Jun.-Okt.) sowie nur am Wochenende zusätzlich verkehren, bleibt ein wirtschaftliches öV-Angebot bei der Buslinie 555 sichergestellt. | |
| Zeitplan Umsetzung | Ab Fahrplan 2020 | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | <p>2.1 Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos</p> <p>2.2 Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos</p> <p>2.3 Erreichbarkeit Region Mythen (Seite Schwyz)</p> <p>2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alpthal)</p> | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 50 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 2.4 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | | |
|--|---|---|
| 2.5 Erreichbarkeit der Mythenregion (Seite Alphthal) | | Betroffene Regionen: Region Mitte |
| Ziel | Die Erreichbarkeit der Mythenregion mit dem öffentlichen Verkehr wird am Wochenende verbessert. Der öV-Anteil am Freizeit- und Tourismusverkehr wird erhöht. | |
|  | | |
| Massnahmenbeschreibung | <p>Bei der Buslinie 554 Einsiedeln – Alphthal – Brunni (– Mythenregion) verkehren am Wochenende saisonal (Sommer + Winter) zwei zusätzliche Kurspaare fahrplanmässig am Vormittag/Mittag. Am Nachmittag, bei schönem Wetter, verkehren zudem die Verstärkungsbusse ab Brunni zurück nach Einsiedeln Bahnhof neu halbstündlich versetzt zum Grundkurs. Mit diesen beiden Massnahmen entstehen zu den nachfragestarken An- und Abreisezeiten bei schönem Wetter halbstündliche Reiseverbindungen mit Anschluss am Bahnhof Einsiedeln zu den Zügen der S13 von/nach Wädenswil-Zürich. Reisende aus Zürich, Schwyz, Biberbrugg, Einsiedeln und Alphthal profitieren von einem besseren öV-Angebot zur Mythenregion Seite Alphthal.</p> <p>Folgende Kurse verkehren neu saisonal am Wochenende:</p> <p>a) 10:05 Uhr ab Einsiedeln Bahnhof/ 10:30 Uhr zurück ab Talst. Brunni b) 12:37 Uhr ab Einsiedeln Bahnhof/ 12:00 Uhr zurück ab Talst. Brunni</p> <p>Folgende Kurse verkehren neu saisonal am Wochenende bei schönem Wetter:</p> <p>a) 15:37 Uhr ab Einsiedeln Bahnhof / 16:00 Uhr zurück ab Talst. LBH Brunni b) 16:37 Uhr ab Einsiedeln Bahnhof / 17:00 Uhr zurück ab Talst. LBH Brunni -> <i>Der örtliche Busbetreiber wird jeweils circa 3-4 Tage vor dem Wochenende entscheiden, ob die Schönwetterkurse verkehren. Die Kommunikation erfolgt dann über die Kanäle der PostAuto AG sowie am Reisetag durch den Chauffeur in den Bussen.</i></p> <p>Der Tourismus ist im Kanton Schwyz ein wichtiger Wirtschaftszweig. Mit 460 Mio. Franken Wertschöpfung und 6000 Arbeitsplätzen gilt er als eine der Schlüsselbranchen im Kanton Schwyz. Die räumliche Nähe zu Zürich, Zug und Luzern machen den Kanton Schwyz mit seiner einzigartigen Landschaft zu einem attraktiven Naherholungsgebiet für den Tages- und Freizeittourismus. Den Begleiterscheinungen des Tagestourismus ist Beachtung zu schenken. Der Schutz der Wohnbevölkerung vor touristischen Immissionen (Verkehr, Lärm, Abfall) ist ein zentraler Punkt der kantonalen Tourismusstrategie.</p> | |

Der Freizeit- und Tourismusverkehr trägt im Kanton Schwyz einen massgeblichen Teil zum Verkehr bei. Bereits heute entstehen bei besucherstarken Freizeit- und Tourismusdestinationen saisonal Verkehrsüberlastungen auf den Zufahrtsstrassen und Parkierungsprobleme, die auch das Umfeld belasten. Es besteht die Herausforderung, den saisonal sehr volatil auftretenden Freizeit- und Tourismusverkehr möglichst verträglich abzuwickeln und negative Wirkungen auf das Umfeld abzubauen. Auch die umweltschonenden Teilverkehrssysteme öV und LV müssen dazu beitragen, die allfälligen Leistungseingpässe zu beheben. Es ist dementsprechend eine grosse Herausforderung, den öV-Anteil zu halten oder sogar zu erhöhen (Auszug Gesamtverkehrsstrategie Kapitel 1.5 Fazit aus der Analyse).

In Zusammenarbeit mit der PostAuto AG Ostschweiz wurde das Angebot und die Nachfrage der Buslinie 554 Einsiedeln – Alpthal – Brunni analysiert. Die Fragestellung lautete: „Mit welchen Massnahmen kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Freizeitverkehr im Korridor Einsiedeln – Alpthal – Brunni erhöht werden. Gleichzeitig muss das öV-Angebot zweckmässig und betriebswirtschaftlich optimal bleiben“.

Der Raum Einsiedeln – Alpthal – Brunni bietet auf kleinem Raum ein vielfältiges Freizeit- und Ferienangebot in nächster Nähe zu Zürich, Zug, Luzern und Rapperswil. Touristische Gebiete und Anlagen haben ein sehr hohes Verkehrspotenzial. Das Verkehrsaufkommen ist stark saisonabhängig. Spitzenbelastungen treten vor allem an Wochenenden und zu bestimmten Jahreszeiten auf. Sie sind wetterabhängig und somit schwer erfass- und planbar. Vor allem an Winterwochenenden herrscht ein starkes Verkehrsaufkommen mit teilweise Rückstau ausgehend vom Kreisel Biberbrugg bis nach Gross. Dies beeinträchtigt die Wohnquartiere.

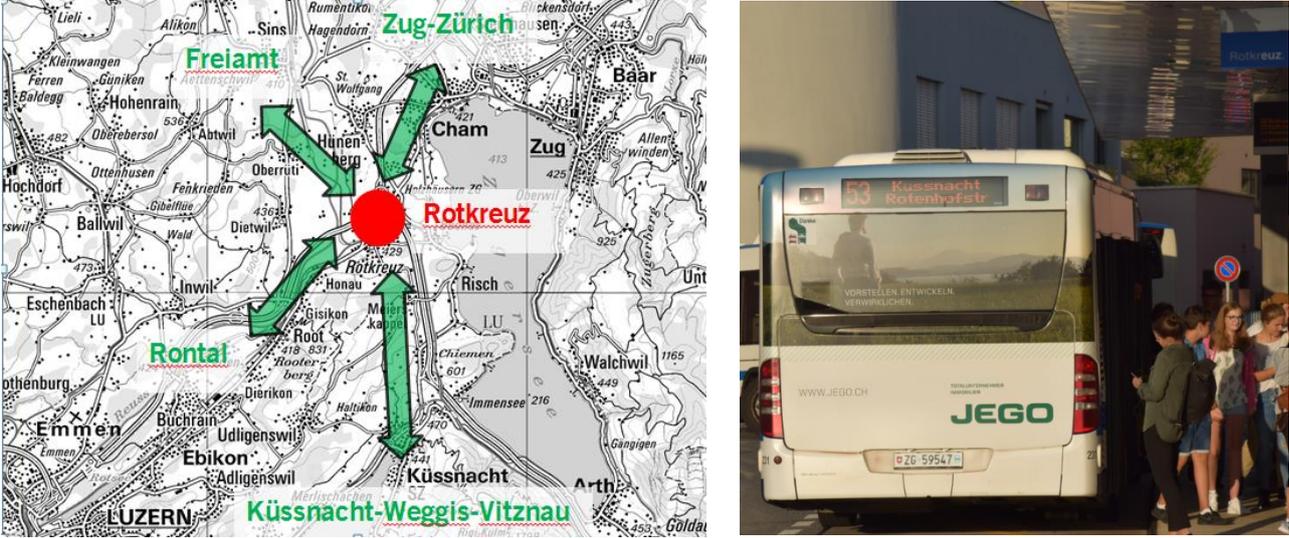
Der Bahnhof Einsiedeln ist aus dem Raum Zürich-Wädenswil sowie Rapperswil – Pfäffikon SZ mit dem Zug halbstündlich gut erreichbar. Der Zubringer zu den touristischen Anlagen im Brunni/Mythenregion erfolgt mit Linienbussen der PostAuto AG Ostschweiz. Der Fahrplan der Buslinie 554 ist Werktags auf die Schülerströme ausgerichtet. Am Bahnhof Einsiedeln bestehen Anschlüsse zu den Zügen der S13 von/nach Richtung Zürich. Die Busse ins Alpthal verkehren tagsüber stündlich, teilweise nur zweistündlich.

Die Nachfrage-Analysen bei der Buslinie 554 Einsiedeln – Alpthal – Brunni zeigen, dass an Werktagen keine Massnahmen erforderlich sind. Das bestehende Angebot ist auf die Nachfrage abgestimmt. Überlasten an Werktagen bestehen in den Monaten Juni und Juli (Schulreisen-Verkehr). Diese Nachfragespitzen können vom Busbetreiber mit Beiwagen (Verstärkungskursen) flexibel bewältigt werden. Am Wochenende (Samstag und Sonntag) besteht in den Sommer- und Wintermonaten (Mitte Dezember bis Ende März sowie Anfang Juni bis Ende Oktober) das Potenzial für Verdichtungskurse.

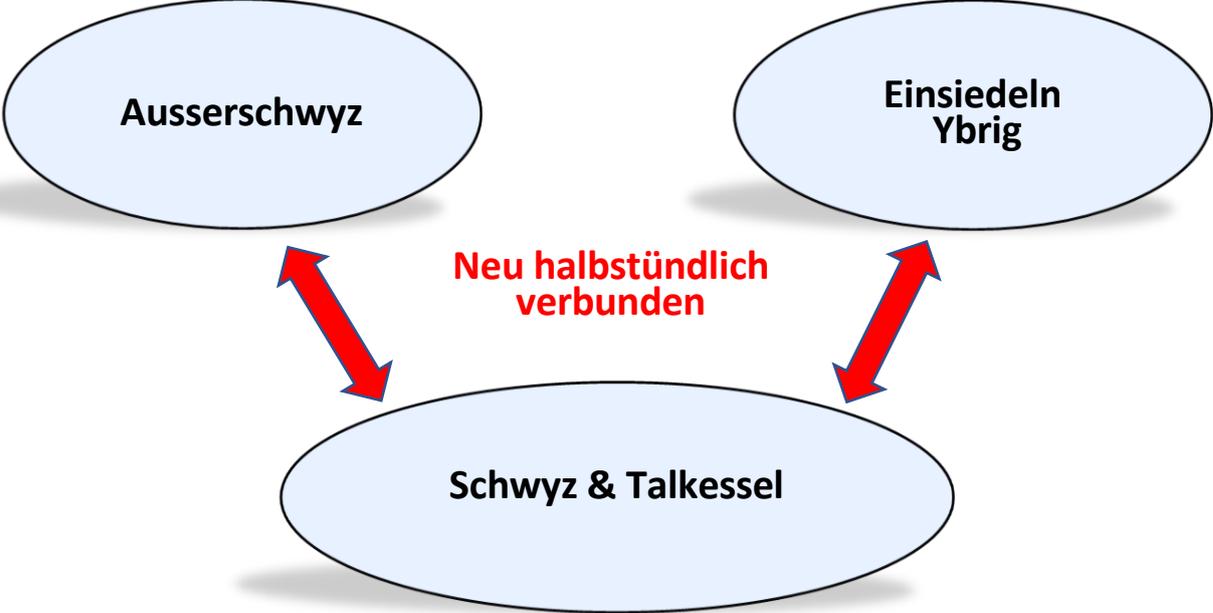
Mit dem Fahrplan 2020 werden folgende Anpassungen am Fahrplan vorgenommen: Am Vormittag/Mittag verkehren zwei zusätzliche Kurspaare am Wo-

| | | |
|--|--|--|
| | chenende fahrplanmässig (saisonal Sommer + Winter). Am Nachmittag, zwischen 15:00 und 17:00 Uhr, wird bei grosser Nachfrage der Verstärkungsbuss (Beiwagen) nicht mehr den Regelkurs verstärken, sondern eine halbe Stunde versetzt dazu verkehren. Damit entstehen zu den nachfragestarken An- und Abreisezeiten bei schönem Wetter halbstündliche Reiseverbindungen zwischen der Mythenregion und dem Bahnhof Einsiedeln (und weiter). | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die Mythenregion (Seite Alpthal) und Zürich sind am Wochenende (saisonal) mindestens stündlich miteinander verbunden. Zu den nachfragestarken An- und Abreisezeiten auch halbstündlich (nur bei schönem Wetter). |
| | Kantonal | Die Mythenregion (Seite Alpthal) wird am Wochenende aus verschiedenen Verkehrsregionen des Kantons besser erreicht (Mindestens stündlich, bei schönem Wetter halbstündlich). |
| | Regional | Die Ortschaften im Korridor Brunni – Alpthal – Trachslau – Einsiedeln profitieren am Wochenende von einem dichteren Angebot mit Anschluss am Bahnhof Einsiedeln zu den Zügen der S13 von nach Wädenswil-Zürich sowie zu den Bussen ins Ybrig. |
| | Ausflugverkehr | Mit durchgehend stündlichen, zu Spitzenzeiten halbstündlichen, Reiseverbindungen wird der öffentliche Verkehr zu einer Reisealternative für den Ausflugsverkehr zur Mythenregion. Auch in der umgekehrten Richtung verbessern sich die Verbindungen zu den Zielen in Zürich. |
| | Entlastung Strasse | Der öV kann mit einem attraktiveren Angebot einen Teil des Ausflugsverkehrs übernehmen. Davon profitieren die vom Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften im Korridor. |
| Zweckmässigkeit | Die Verdichtungskurse werden gezielt saisonal am Wochenende in den Nachfragespitzen eingesetzt. Die Nachmittagsverdichtungen können mit den bereits eingeplanten Ressourcen produziert werden. Sie verkehren nur bei schönem Wetter. | |
| Zeitplan Umsetzung | Ab Fahrplan 2020 | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 2.1 Erreichbarkeit Morschach, Swiss Holiday Park und Stoos 2.2 Erreichbarkeit Spital Schwyz und Stoos 2.3 Erreichbarkeit Region Mythen (Seite Schwyz) 2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 35 000 Franken | |

| | |
|--------------------------------------|--|
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 2.5 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. |
|--------------------------------------|--|

| | |
|---|--|
| <p>3.1 Stärkung Korridor Küsnacht – Fänn – Rotkreuz (ESP)</p> | <p>Betroffene Regionen: Region Küsnacht</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Der öV kann zu den Spitzenzeiten im Korridor Küsnacht – Fänn – Rotkreuz zusätzliche Anteile am Gesamtverkehr übernehmen.</p> |
|  | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Die Verbindungen ins Arbeitsplatzgebiet Fänn und zum Verkehrsknotenpunkt Rotkreuz werden in drei Konzeptschritten verbessert.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Busse der Linie 53 Küsnacht – Rotkreuz verkehren neu in einem exakten 30-Minutentakt (heute 20-40 Minutentakt). 2. Das Angebot der Buslinie 27 Küsnacht – Fänn wird „aufgelöst“. 3. Es verkehrt eine neue Buslinie 52 zwischen Küsnacht – Fänn – Rotkreuz. Diese wird in das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz aufgenommen. <p>Die Umstellung des Fahrplans bei der Buslinie 53 zu einem exakten 30-Minutentakt verbessert die Erschliessung von Immensee und den Luzerner Seegemeinden Richtung Rotkreuz. Die Anpassung schafft durchgehend halbstündliche Reiseverbindungen mit einem Umstieg. In Rotkreuz bestehen Anschlüsse zu den Zügen und den Buslinien.</p> <p>Mit der neuen Buslinie 52 wird das Angebot der Buslinie 53 ergänzt. Sie verkehrt in der Hauptverkehrszeit ab Bahnhof Küsnacht via Fänn nach Rotkreuz. Sie verkehrt zeitlich versetzt zur Buslinie 53. In Kombination bilden die Linien 52 und 53 zusammen einen Viertelstundentakt. Dies ermöglicht aus dem Raum Küsnacht attraktive Verbindungen nach Rotkreuz und weiter in alle Richtungen. Verbessert werden insbesondere die Reiseverbindungen ins Rontal, Freiamt, Cham-Zug. In Rotkreuz werden neu die Pendlerdirektzüge von/nach Zürich Enge erreicht.</p> <p>Aus Richtung Luzern – Meggen – Merlischachen und dem Schwyzer Talkessel</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | Regional | Küssnacht und die Arbeitsplatzgebiete Fänn sind zur Hauptverkehrszeit viertelstündlich mit Risch – Rotkreuz verbunden. Die Luzerner Seegemeinden werden mit Umsteigen in Küssnacht am Rigi, Seilbahn halbstündlich in den Korridor Küssnacht Fänn – Rotkreuz eingebunden. Mit Umsteigen in Immensee Hohle Gasse wird das Fänn und Rotkreuz aus Immensee halbstündlich erreicht. |
| | Lokal | Für den Bezirk Küssnacht ergeben sich kleinräumige Verbesserungen. Zu Spitzenzeiten entstehen viertelstündliche Verbindungen ins Arbeitsplatzgebiet Fänn. |
| | Arbeitspendler | Alle wichtigen Anschlüsse im Bahn- und Busknoten Rotkreuz werden zu den Spitzenzeiten erreicht. Es entstehen neue Pendlerverbindungen in Richtung Zug – Zürich, ins Rontal und Freiamt. Das Arbeitsplatzgebiet Küssnacht Fänn wird mit Umsteigen in Küssnacht SBB aus Richtung Luzern – Meggen – Merlischachen und dem Schwyzer Talkessel erreicht. |
| | Entlastung Strasse | Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften im Korridor. |
| Zweckmässigkeit | Die Massnahme wird gezielt das öV-Angebot zur Hauptverkehrszeit stärken. Die Anpassung bei den Buslinien 27 und 53 schafft freie Ressourcen um das Angebot der neuen Buslinie 52 zu produzieren. | |
| Zeitplan Umsetzung | Ab Fahrplan 2020 (vorbehältlich Sperre Zugersee Ost) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | | |
| Veränderung Grundangebot | Die Buslinie 52 wird ins Grundangebot aufgenommen. Sie verkehrt von Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit. | |
| Veränderung Vollkosten | 430 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Beim Wert handelt es sich um ein Abschätzung des AöV. Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 3.1 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | |
|---|---|
| <p>4.1 Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen</p> | <p>Betroffene Regionen March/Höfe Mitte Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig sind besser mit dem Kantonshauptort und dem Schwyzer Talkessel Schwyz verbunden.</p> |
|  <p style="text-align: center;">Neu halbstündlich verbunden</p> | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig sind heute stündlich mit dem Kantonshauptort Schwyz und den Ortschaften im Schwyzer Talkessel verbunden. Dies obwohl innerhalb der Regionen halbstündliche Reiseverbindungen bestehen. Die stündlichen Verbindungen sind wenig attraktiv. Entsprechend tief sind die öV-Anteile am Gesamtverkehr.</p> <p>Aus Richtung Ausserschwyz/Einsiedeln kann man in Biberbrugg einmal pro Stunde von der S40 zur Buslinie 60.507 Biberbrugg – Schwyz umsteigen. In der anderen halben Stunde besteht eine Verbindung von der S40 zur S31 Biberbrugg – Arth-Goldau. Die Buslinie 60.507 und die S31 verkehren zwischen Biberbrugg und Sattel parallel, jedoch zeitlich circa halbstündlich versetzt zueinander. Somit sind aus Richtung Ausserschwyz/Einsiedeln halbstündliche Verbindungen bereits bis nach Sattel möglich. Zwischen Sattel und Schwyz Post verkehrt der Bus im Stundentakt. Dies ergibt eine Angebotslücke im 8 km langen Streckenabschnitt Sattel – Schwyz Post. Um die halbstündlichen Verbindungen durchgehend anzubieten, ist das Busangebot im Abschnitt Sattel – Schwyz Post zu verdichten. In Sattel entsteht eine neue Umsteigeverbindung zwischen der Bahn S31 und dem Bus von/nach Schwyz.</p> <p>Per Dezember 2020 erfolgt im Auftrag des Bundes der behindertengerechte Ausbau des Bahnhofs Sattel-Ägeri. Im Zusammenhang mit diesen Bauarbeiten soll die Haltestelle circa 500 Meter in Richtung Nord-Osten zur „Krone“ verschoben werden. Die SOB-Bahnhaltestelle liegt dann neu unmittelbar beim Busknoten Sattel-Krone an der Kantonsstrasse Schwyz – Pfäffikon. Der Busknoten Sattel kann zu einem Bahn-Bus Knoten erweitert werden.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | Mit der Massnahme 1.02 „Liniendurchbindung Arth-Goldau – Rapperswil“ wird die Angebotsqualität der Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz zusätzlich erhöht. | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Kantonal | Ausserschwyz, Einsiedeln/Ybrig sind neu halbstündlich mit dem Kantonshauptort und den Ortschaften im Schwyzer Talkessel verbunden. |
| | Regional | Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel sind neu halbstündlich mit den Gemeinden Sattel und Rothenthurm verbunden. |
| | Arbeitspendler Ausflugsverkehr | Mit halbstündlichen Reiseverbindungen wird der öffentliche Verkehr zu einer Reisealternative zwischen den Wirtschafts-, Ausbildungs- und Tourismus-Einrichtungen von Ausserschwyz und Innerschwyz bzw. von Einsiedeln/Ybrig und Innerschwyz. |
| | Entlastung Strasse | Der öV kann mit einem attraktiveren Angebot in den zwei Korridoren Ausserschwyz – Innerschwyz und Einsiedeln – Innerschwyz Anteile des Gesamtverkehrs übernehmen. Davon profitieren die vom MIV-Durchgangsverkehr stark belasteten Ortschaften im Korridor. Ortszentren wie Schwyz, Einsiedeln oder Freienbach werden entlastet. |
| Zweckmässigkeit | Der Regionen-übergreifende Nutzen kann mit einer punktuellen Angebotsverdichtung auf dem 8 km langen Streckenabschnitt Sattel – Schwyz sehr mittelfeffizient hergestellt werden. In Randzeiten ab 20:00 Uhr bleibt das Angebot unverändert reduziert (Stundentakt). | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021), Zeitpunkt abhängig mit der Verschiebung des Bahnhofs Sattel-Ägeri zur Krone. | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 4.2 Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss | |
| Veränderung Grundangebot | Die Buslinie 7 verkehrt ab 2021 im Abschnitt Schwyz Post – Schwyz SBB nicht mehr. Die Buslinie 7 verkehrt ab 2021 im Abschnitt Sattel Krone – Schwyz Post ausserhalb der Randzeiten neu im Halbstundentakt. | |
| Veränderung Vollkosten | 46 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 4.1 werden erst im Jahr 2019 im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | | |
|---|---|--|
| 4.2 Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss | | Betroffene Regionen: Ausserschwyz, Mitte und Innerschwyz |
| Ziel | Die öV-Verbindungen Ausserschwyz – Innerschwyz werden attraktiver und auf den NEAT Knoten Arth-Goldau ausgerichtet. | |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">Konzept 2018</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">Konzept ab 2021</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p> — Bahnverbindung / Std. S40 / S31 — ↔ Umsteigeverbindung </p> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>Neue Direktverbindung Rapperswil – Arth-Goldau (mit NEAT-Anschluss)</p> </div> | | |
| Massnahmen-Beschreibung | <p>Im Massnahmenblatt 4.01 „Halbstündlich Ausserschwyz – Innerschwyz“ wird aufgezeigt, dass Ausserschwyz und Einsiedeln/Ybrig mit dem Kantonshauptort Schwyz und den Ortschaften im Schwyzer Talkessel neu halbstündlich miteinander verbunden werden. Dies wird mit einer punktuellen Angebotsverdichtung bei der Buslinie 60.507 im Streckenabschnitt Sattel – Schwyz Post erreicht.</p> <p>Mit einer Änderung bei der Liniendurchbindung im Bahnknoten Biberbrugg wird die Qualität der Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz im Sinne der öV-Strategie verbessert. Das Volumen des SOB-Angebots bleibt dabei unverändert.</p> <p>Die S31 Arth-Goldau – Biberbrugg wird in Biberbrugg neu mit der S40 Einsiedeln – Rapperswil verbunden. Dadurch entsteht eine neue direkte Bahnverbindung Arth-Goldau – Rapperswil mit Bedienung aller Haltestellen. Die Umsteigevorgänge für Verbindungen zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz reduzieren sich um einen Umstieg.</p> <p>Im Gegenzug verändert sich das Angebot im Korridor Einsiedeln – Rapperswil/March. Einsiedeln bleibt unverändert halbstündlich mit Rapperswil und der March verbunden. In der einen halben Stunde ist neu zusätzlich in Biberbrugg umzusteigen.</p> | |

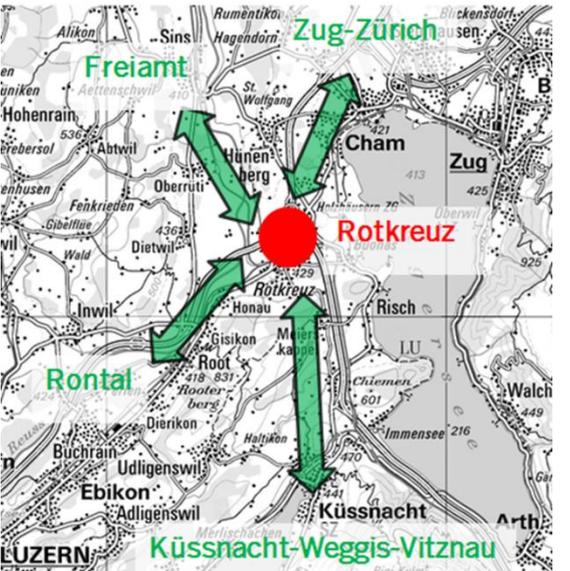
| | | |
|--|---|--|
| | Die Vor- und Nachteile der neuen Liniendurchbindung Arth-Goldau – Rapperswil wurden bewertet. In der Gesamtbeurteilung ergibt sich für die Liniendurchbindung S31 – S40 eine positive Bilanz. | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die Räume Rapperswil, Obersee, Zürcher Oberland werden attraktiver mit Kantonshauptort Schwyz, dem Schwyzer Talkessel sowie dem NEAT Knoten Arth-Goldau verbunden. |
| | Kantonal | Für Reiseverbindungen zwischen March/Höfe und dem Kantonshauptort Schwyz/NEAT Knoten Arth-Goldau muss einmal weniger umgestiegen werden. Aus dem Raum Obersee/Rapperswil/Pfäffikon entstehen neu zwei direkte Bahnverbindungen pro Stunde zum NEAT Bahnhof Arth-Goldau mit Anschluss ins Tessin – Milano (bisher 1 direkte und 1 Umsteigeverbindung). |
| | Regional | Die Bahnhöfe Pfäffikon SZ, Freienbach SOB, Wilen bei Wollerau, Wollerau, Riedmatt SZ, Samstagern, Schindellegi-Feusisberg sind mit der Bahn neu direkt mit den Innerschwyzer Bahnhöfen Altmatt, Rothenthurm, Biberegg, Sattel-Ägeri, Steinerberg und dem NEAT Knoten Arth-Goldau verbunden. |
| | Ausflugverkehr | Die Ausflugsziele Rigi, Tierpark Goldau, Sattel-Hochstuckli, Hochmoor Rothenthurm, Wandergebiet Etzel, Alpamare Pfäffikon und Kinderzoo Rapperswil sind durch die neue Bahnverbindung Arth-Goldau – Rapperswil direkt miteinander verbunden. |
| | Entlastung Strasse | Der öV kann mit einem attraktiveren Angebot im Korridor Ausserschwyz – Innerschwyz Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom MIV-Durchgangsverkehr belasteten Ortschaften im Korridor. Ortszentren wie Freienbach, Schwyz und Goldau werden entlastet. |
| Zweckmässigkeit | Die neue direkte Bahnverbindung Ausserschwyz – Innerschwyz kann ohne Mehrkosten mit einer geänderten Liniendurchbindung im Bahnknoten Biberbrugg umgesetzt werden. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 4.1 Ausserschwyz – Innerschwyz, halbstündliche Verbindungen | |

| | |
|--------------------------------------|---|
| Veränderung Grundangebot | Die S31 Arth-Goldau – Biberbrugg wird stündlich direkt von Arth-Goldau nach Rapperswil geführt. Die S40 Einsiedeln – Rapperswil verkehrt in der einen halben Stunde Einsiedeln – Rapperswil direkt. In der anderen halben Stunde verkehrt die S40 im Abschnitt Einsiedeln – Biberbrugg mit Anschluss in Biberbrugg zur neu durchgebundenen S31 Arth-Goldau – Rapperswil. |
| Veränderung Vollkosten | 0 Franken |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Aufgrund des unveränderten Angebotsvolumens kann die Massnahme kostenneutral umgesetzt werden. |

| | |
|--|---|
| <p>5.1 Entwicklungsfeld Sperre Zugersee Ost</p> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz/Küssnacht Region Mitte (teilweise)</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die halbständlichen Transportketten nach Zug und Zürich bleiben während der Sperre Zugersee Ost sichergestellt. Die regionalen Bus-Transportketten im Talkessel Schwyz bleiben sichergestellt.</p> |
| | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Die SBB baut im Nord-Süd Korridor die Zufahrten zum Gotthard aus. So auch zwischen Arth-Goldau und Walchwil. Bei Walchwil wird eine 1,7 Kilometer lange Doppelspur gebaut, damit die S2 zwischen Walchwil und Baar Lindenpark halbständlich verkehren kann. Gleichzeitig saniert die SBB auf der Strecke rund fünfzig Objekte wie Tunnel, Brücken, Bahntechnik und Gleise. Damit sich die Bauzeit mit den Angebotseinschränkungen und Lärmemissionen nicht über mehrere Jahre hinzieht, soll die Bahnstrecke zwischen Arth-Goldau und Walchwil für 1 ½ Jahre gesperrt werden. Der Zugverkehr soll via Immensee umgeleitet werden, der Reiseweg nach Zug/Zürich findet via Arth-Goldau – Rotkreuz statt.</p> <p>Die Plangenehmigung zum Bauprojekt wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) am 17. August 2015 erteilt. Wegen eines hängigen Gerichtsverfahrens ist der Baubeginn jedoch unklar. Es darf mit einem Bundesgerichtsentscheid im 2. Quartal 2018 gerechnet werden. Vorbehältlich des positiven Entscheids des Bundesgerichts zum „Doppelspurausbau Zugersee Ost“ haben die SBB in Abstimmung mit dem (BAV) den Bauzeitpunkt auf Mitte 2019 bis Ende 2020 festgelegt.</p> <p>Auswirkungen Kanton Schwyz <u>Grundsätzlich</u> Der Kanton Schwyz begrüsst, dass die Sperre Zugersee Ost per Dezember 2020 abgeschlossen sein wird. Mit dem Fahrplan 2021 wird der Ceneri-Basistunnel in Betrieb genommen. Das Angebot der Fernverkehrs-Züge im Nord-Süd Korridor wird zum Halbstundentakt verdichtet. Arth-Goldau und der Schwyzer Talkessel erhalten damit ab 2021 attraktive Reiseverbindungen. Der Kanton Schwyz plant auf diesen Zeitpunkt das neue Talkesselkonzept einzuführen.</p> |

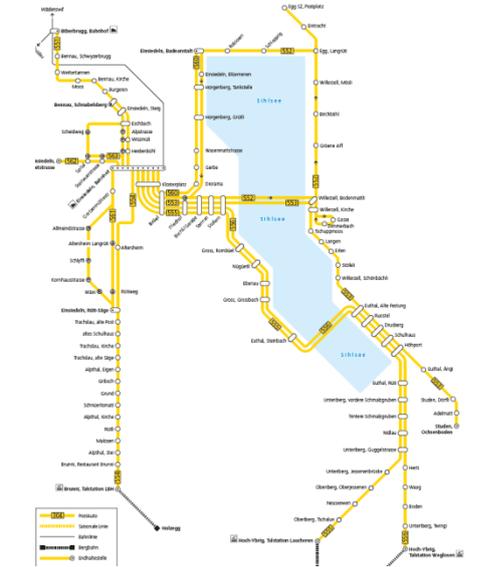
| | |
|--|--|
| | <p><u>Angebot während der Sperre Zugersee Ost</u> Die Fernverkehrszüge (EC, IC, Interregio von/nach Zug – Zürich) werden zwischen Zug und Arth-Goldau über Rotkreuz umgeleitet. Die S2 (Südast) verkehrt von Rotkreuz – Arth-Goldau – Brunnen – Flüelen in geänderter Fahrplanlage. Die S2 (Nordast) verkehrt zwischen Oberwil ZG und Baar Lindenpark. Zwischen Arth-Goldau und Zug Oberwil verkehrt ein Bahnersatzbus. Die Reiseverbindungen ab den Bahnhöfen Brunnen, Schwyz, Steinen, Arth-Goldau nach Zug und Zürich verlängern sich durch den Umleitungsfahrplan via Rotkreuz zwischen 08–15 Minuten.</p> <p>Noch unklar sind die Auswirkungen im S3-Korridor Brunnen – Arth-Goldau – Küsnacht am Rigi – Luzern. Der Kanton SZ setzt sich für den Erhalt der heutigen S3-Fahrlage mit Kreuzung in Immensee ein. Reisende von/nach Richtung Küsnacht – Luzern sollen von der Sperre am Zugersee Ostufer nicht negativ betroffen sein.</p> <p>Das nachgelagerte Bussystem ist von der Sperre Zugersee Ost am stärksten betroffen. Das öV-Konzept im Talkessel Schwyz ist geprägt durch den dezentralen Bahnhof Schwyz SBB. Es steht auf zwei wesentlichen Eckpfeilern. In Kombination bilden diese das Rückgrat des öV-Systems.</p> <p><u>Eckpfeiler 1: Der Busknoten Schwyz Post</u> Hier treffen zweimal pro Stunde die Busse von bis zu acht Buslinien ein. Die Ankünfte der Busse zur gleichen Zeit ermöglichen Anschlüsse in alle Richtungen. Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel sind damit untereinander mit halbstündlichen Transportketten verbunden.</p> <p><u>Eckpfeiler 2: Bahnknoten Schwyz SBB</u> Die stündlichen Zugfahrlagen der S2 und des Interregio bilden zusammen halbstündliche Transportketten in die bedeutenden Wirtschaftsräume Zug – Zürich.</p> <p>Die „asymmetrischen“ Zugfahrlagen im Korridor Brunnen – Rotkreuz – Zug – Zürich im Konzept der „Sperre Zugersee Ost“ ergeben eine komplett neue Ausgangslage. Der Busknoten Schwyz Post und der Bahnknoten Schwyz SBB passen nicht mehr zusammen. Die regionalen und überregionalen Transportketten lassen sich nicht mehr kombinieren.</p> <p>Massnahmen (Entwurf) Damit die regionale Vernetzung der Ortschaften im Talkessel Schwyz untereinander erhalten bleibt, soll der Busknoten Schwyz Post mit seinen Anschlussverbindungen auch während der Sperre Zugersee Ost unverändert erhalten bleiben. Alle Pendler-, Schüler-, Besorgungs- und Freizeitverkehre im regionalen Bussystem sollen durch die Sperre Zugersee Ost nicht betroffen sein.</p> <p>Um trotzdem die halbstündlichen Transportketten aus dem nachgelagerten Busnetz und dem Busknoten Schwyz Post nach Zug – Zürich zu erhalten, soll ein Bahnersatz-Schnellbus Schwyz Post – Rotkreuz verkehren. Er stellt die halbstündliche Anbindung mit den Zentren Zug und Zürich für „Alle“ sicher.</p> |
|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>Dank Non-Stop-Fahrt via Autobahn resultiert aus dem Busknoten Schwyz Post keine Fahrzeitverlängerung nach Zug – Zürich im Vergleich zum Fahrplan 2018.</p> <p>Die Fahrplankonzepte der SBB für das Fahrplanjahr 2020 mit Sperre Zugersee Ost befinden sich zum Zeitpunkt der Berichterstellung des Grundangebots 2020–2023 noch in der Bereinigungsphase. Die Planungen zum öV-Konzept 2020 im Raum Innerschwyz/Küssnacht werden noch bis ins Jahr 2019 andauern. Aus diesem Grund können die detaillierten Massnahmen zu den einzelnen Buslinien und deren finanziellen Auswirkungen noch nicht aufgezeigt werden.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen, Tourismusstrategie | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die halbstündlichen Reiseverbindungen nach Zug und Zürich bleiben auch während der Sperre Zugersee Ost gewährleistet. Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel werden aus Zürich, Zug und Luzern unverändert halbstündlich erreicht. |
| | Regional | Die regionalen Busverbindungen im Talkessel Schwyz bleiben gewährleistet. Der Busknoten Schwyz Post mit seiner Knotenstruktur 15/45 bleibt unverändert. |
| | Arbeitspendler Ausflugverkehr | Die etablierten und bedeutenden halbstündlichen Verkehrsverbindungen zwischen dem Talkessel Schwyz und den benachbarten Zentren Zug, Zürich und Luzern bleiben bestehen. |
| Zweckmässigkeit | Der Bahnersatz-Schnellbus Schwyz Post – Rotkreuz ist ein Befreiungsschlag. Er ermöglicht es, das effiziente und etablierte Buskonzept im Talkessel Schwyz „unverändert“ weiterzuführen. Auf umfangreiche Anpassungen bei den einzelnen Buslinien kann verzichtet werden. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2019 bis Dezember 2020 | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | Noch nicht bekannt | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Der Kanton Schwyz geht davon aus, dass der Bahnersatz-Schnellbus Schwyz Post – Rotkreuz durch das Projekt von SBB Infrastruktur finanziert wird. Der Mehraufwand beschränkt sich auf kleinere Anpassungen in den weiteren Buskorridoren. | |

| | |
|--|---|
| <h2>5.2 Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz</h2> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die Erschliessung von Rotkreuz aus dem Talkessel Schwyz ist im Horizont 2021 sichergestellt.</p> |
|  |  |
| <p>Massnahmen- beschreibung</p> | <p>Aktuell herrscht bei der Erschliessung von Rotkreuz im Horizont 2021 Planungsunsicherheit. Die nötigen Zugtrassen für das Bahnangebot der S32 sind nicht zugesagt. Zudem verbessert die geplante Sperre Zugersee Ost das Angebot nach Rotkreuz mit dem Umleitungsfahrplan ab Sommer 2019 bis Ende 2020 deutlich.</p> <p>Mit dem Entwicklungsfeld wird geprüft, wie Rotkreuz zukünftig erschlossen werden kann. Dabei stehen Bahn- und Buslösungen im Fokus.</p> <p>Rotkreuz gewinnt stetig an Bedeutung. Wichtige Arbeitgeber wie Roche und Novartis bieten rund 3000 Arbeitsplätze. In Bahnhofnähe entstehen neue Entwicklungsgebiete mit Raum für rund 1500 Einwohner, 2000 Studierende und 2500 Arbeitsplätze (Areal Surstoffi). Seit 2016 befindet sich der Informatik-Campus der Hochschule Luzern in Rotkreuz.</p> <p>Rotkreuz ist ausserdem eine Drehscheibe im öffentlichen Verkehr. Ab Rotkreuz führen Eisenbahnlinien in vier Richtungen und ermöglichen Verbindungen von/nach Cham – Zug – Zürich, Gisikon – Ebikon – Luzern, Muri – Wohlen – Aarau und Immensee – Arth-Goldau – Gotthard. Aus den umliegenden Gemeinden binden mehrere Buslinien an das Bahnangebot von Rotkreuz an.</p> <p>Im Fahrplan 2018 wird Rotkreuz aus dem Schwyzer Talkessel mit der S32 erschlossen. Sie verkehrt von Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit zwischen Arth-Goldau/Immensee und Rotkreuz. Die S32 fährt dreimal am Morgen zwischen 06:00–08:00 Uhr und dreimal am Abend zwischen 16:00–18:00 Uhr. In Arth-Goldau bzw. Immensee bestehen Anschlüsse von der S32 zur S3 Brunnen – Luzern.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>Zu den Verkehrszeiten der S32 erreicht man Rotkreuz aus dem Kantonshauptort Schwyz mit zweimal Umsteigen in 37 Minuten. Wenn die S32 nicht verkehrt, reist man via Zug in 52 Minuten nach Rotkreuz.</p> <p>Nach Rotkreuz sowie ins Zuger und Luzerner Umland bestehen aus dem inneren Kantonsteil leistungsfähige Strassenverbindungen (A4). Aus Schwyz erreicht man Rotkreuz heute mit dem Auto rund 16–31 Minuten schneller als mit dem öV. Entsprechend tief ist der öV-Anteil am Gesamtverkehr in diesen Korridoren.</p> <p>In der öV-Strategie 2030 des Kantons Schwyz verkehrt die S32 im Stundentakt zwischen Brunnen und Rotkreuz. Dabei soll sie optimal im Eisenbahnknoten Rotkreuz eingebunden sein und im Talkessel Schwyz 30 Minuten zeitlich versetzt zur S3 Brunnen – Luzern verkehren.</p> <p>Dieses Angebotsziel des Kantons Schwyz wurde von der Planungsregion Zentralschweiz im laufenden Prozess der Bahnplanung FABI STEP AS 2030/35 beim Bund eingereicht (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Die Endergebnisse zum Ausbauschnitt 2030/35 liegen noch nicht vor. Es zeichnet sich jedoch ab, dass eine stündliche Trassierung der S32 Brunnen – Rotkreuz nur mit zusätzlichen Bahninfrastrukturen möglich ist. Ob diese Infrastrukturen in das Programm des Bundes aufgenommen werden, ist fraglich. Die Unsicherheit der Planung im Horizont 2030/35 überträgt sich auf vorangehende Planungshorizonte. So ist das heutige S32-Angebot nicht im Netznutzungskonzept 2025 und im Netznutzungsplan 2019 + 2021 des Bundes enthalten. Konkret bedeutet dies, dass es nicht sicher ist, ob die S32 im Fahrplanhorizont 2021 noch verkehren kann.</p> <p>Während der Sperre am Zugersee Ostufer kann die S32 ab Mitte 2019 bis Ende 2020 nicht verkehren. Da jedoch sämtliche Gotthard-Reisezüge und die S2 Erstfeld – Baar via Immensee – Rotkreuz umgeleitet werden, entstehen für 1 ½ Jahre attraktive Verbindungen nach Rotkreuz, ins Zuger Umland, ins Rontal und ins Freiamt. Aus dem Talkessel Schwyz entstehen halbstündliche Reiseverbindungen von/nach Rotkreuz und weiter.</p> <p>Die Sperre Zugersee Ost führt zu einem deutlich verbesserten Angebot ab den Bahnhöfen des Schwyzer Talkessels in die Arbeitsplatzgebiete von Rotkreuz, Cham, Rontal und Freiamt. Es ist eine grosse Chance, dass der öV in diesem Korridor langfristig mehr Anteile übernehmen kann. Dazu braucht es ein entsprechendes Angebot ab 2021.</p> <p>Ob die HVZ-S32 im Horizont 2021 noch verkehren kann, ist aufgrund der Trasse Unsicherheit unklar. Das HVZ-Angebot der S32 mit sechs Verbindungen am Tag ist zudem nicht geeignet um das halbstündliche Angebot der Sperre Zugersee Ost abzulösen.</p> <p>Mit dem Entwicklungsfeld Rotkreuz soll die optimale Erschliessung von Rotkreuz für den Fahrplanhorizont 2021 gefunden werden. Dabei stehen Bahn- als auch Schnell-Bus-Varianten, analog Tell Bus in Uri zur Diskussion.</p> |
|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | <p>Interkantonal</p> <p>Arbeitspendler Ausflugverkehr</p> <p>Entlastung Strasse</p> | <p>Aus dem Schwyzer Talkessel bestehen schnelle Verbindungen nach Rotkreuz, und weiter nach Cham – Zug, Gisikon – Ebikon – Luzern, Muri – Wohlen – Aarau.</p> <p>Die Ortschaften im Schwyzer Talkessel werden aus dem Zuger Umland, dem Rontal und aus dem Freiamt besser erreicht.</p> <p>Es bestehen gute Reiseverbindungen in die Arbeitsplatzgebiete in Rotkreuz, Ebikon, Gisikon, Cham, Muri und Wohlen.</p> <p>Die Ausflugsziele im Talkessel Schwyz sind für Reisende aus dem Raum Rotkreuz, dem Rontal und Freiamt besser erreichbar.</p> <p>Mit einer Schnellbus-Variante via Autobahn kann die Reisezeit mit dem öV nach Rotkreuz markant reduziert werden. Der öV wird zur Reisealternative und kann mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen.</p> |
| Zweckmässigkeit | Die Schnellbus-Variante bietet die Möglichkeit flexibel und optimal auf geänderte Rahmenbedingungen zu reagieren. | |
| Zeitplan Umsetzung | Dezember 2020 (Fahrplan 2021) | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 5.6 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 2 400 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Beim Wert handelt es sich um eine Abschätzung des AöV. Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 5.2 werden erst im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | |
|--|---|
| <h3>5.3 Entwicklungsfeld Buskonzept Einsiedeln-Ybrig</h3> | <p>Betroffene Regionen: Region Mitte</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Das Buskonzept Einsiedeln-Ybrig wird zukunftsgerichtet weiterentwickelt. Im Raum Einsiedeln wird das Angebot mit Durchmesserlinien verbessert.</p> |
|  |  |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel das Buskonzept im Raum Einsiedeln-Ybrig weiterzuentwickeln. Das Angebot der kantonalen Buslinien wird mit dem Angebot der Ortsbuslinien Einsiedeln abgestimmt um Synergieeffekte zu erzielen. Gleichzeitig wird das Buskonzept den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst.</p> <p>In der Arbeitsgruppe „Buskonzept Einsiedeln-Ybrig“ sind das Amt für öffentlichen Verkehr, der Bezirk Einsiedeln und die PostAuto AG vertreten. Gemeinsam wird das Buskonzept für die Zukunft fit gemacht. Bei der Konzeptentwicklung sind die nachfolgenden Fragestellungen von Bedeutung.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Funktionalität neuer Busbahnhof Einsiedeln – Buslinienführung im Ortskern von Einsiedeln – Ausnutzung von Standzeiten der kantonalen Buslinien am Bahnhof Einsiedeln für die Ortserschliessung – Szenario Buskonzept Einsiedeln-Ybrig ohne Willerzeller Viadukt – Vorbereiten Buskonzept für die neue Anschluss-Situation am Bahnhof Einsiedeln (systematische S13 Einsiedeln – Wädenswil mit Doppelspur Schindellegi) <p>Unter dem Lead des Bezirkes Einsiedeln sind die Planungen für den neuen Busbahnhof Einsiedeln angelaufen. Die Anzahl Buskanten und die Anordnung der Buskanten werden zukunftsgerichtet geplant. Die Infrastruktur soll langfristig genutzt werden können und die Anforderungen des behindertengerechten Bauens erfüllen. Der Busbahnhof Einsiedeln hat für den Kanton eine grosse Bedeutung. Er dient als regionale öV-Drehscheibe und verbindet das Bahn- mit dem Busangebot. Die Ortschaften im Ybrig und im Alpthal sind mit ihren Bus-</p> |

Linien am Bahnhof Einsiedeln ins Bahnangebot eingebunden.

Die Linienführung der kantonalen Busse und der Ortsbusse im Ortskern von Einsiedeln soll zukunftsgerichtet festgelegt werden. Der Ortskern von Einsiedeln ist historisch gewachsen und die Platzverhältnisse im Strassenraum sind teilweise sehr eng. Es ist eine Herausforderung den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden. Für einen attraktiven öV ist es wichtig, möglichst nahe bei den zentralen und publikumsintensiven Einrichtungen anhalten zu können. Nebst dem Bahnhofgebiet Einsiedeln ist deshalb auch der Klosterplatz ein wichtiges Ziel für den öV.

Mit einer Abstimmung der Angebote zwischen den kantonalen Buslinien und des Ortsbusses Einsiedeln können Synergien erzielt werden. Die Standzeiten der kantonalen Buslinien am Bahnhof Einsiedeln könnten für Leistungen im Ortsverkehr ausgenutzt werden. Als mögliches Beispiel ist nachfolgend die Standzeit der Ybriger Buslinien 555/556 erwähnt. Es ist möglich, die Linie bis ins Gebiet Schanzen/Cinebox, später Kobiboden oder aber zum Spital Einsiedeln zu verlängern. Im Ortskern von Einsiedeln würden sogenannte Durchmesserlinien entstehen, welche kleinräumige und direkte Verbindungen ermöglichen. Das Ziel sind effiziente öV-Angebote. Die Ausnutzung von Synergien soll ein Win-Win-Effekt für den Bezirk Einsiedeln und den Kanton Schwyz ermöglichen.



Abbildung 1: Variante Cinebox/Schanzen



Abbildung 2: Variante Spital

Der Fortbestand des Willerzeller Viadukts, welches seit 1937 das Viertel Willerzell mit den auf der anderen Seeseite liegenden Ortsteilen von Einsiedeln verbindet, ist nicht klar. Die SBB und die Konzessionsgeber des Etzelwerks (Kantone Schwyz, Zürich, Zug sowie die Bezirke Einsiedeln und Höfe) verhandeln über eine neue Konzession für das vom Sihlsee gespeiste Kraftwerk. Dabei möchten die SBB das Eigentum des Viadukts an den Kanton Schwyz und den Bezirk Einsiedeln abtreten. Wie das Viadukt ab dem Ende der Übergangskonzession (Ende 2022) genutzt werden kann, ist Bestandteil der laufenden Verhandlungen und noch offen.

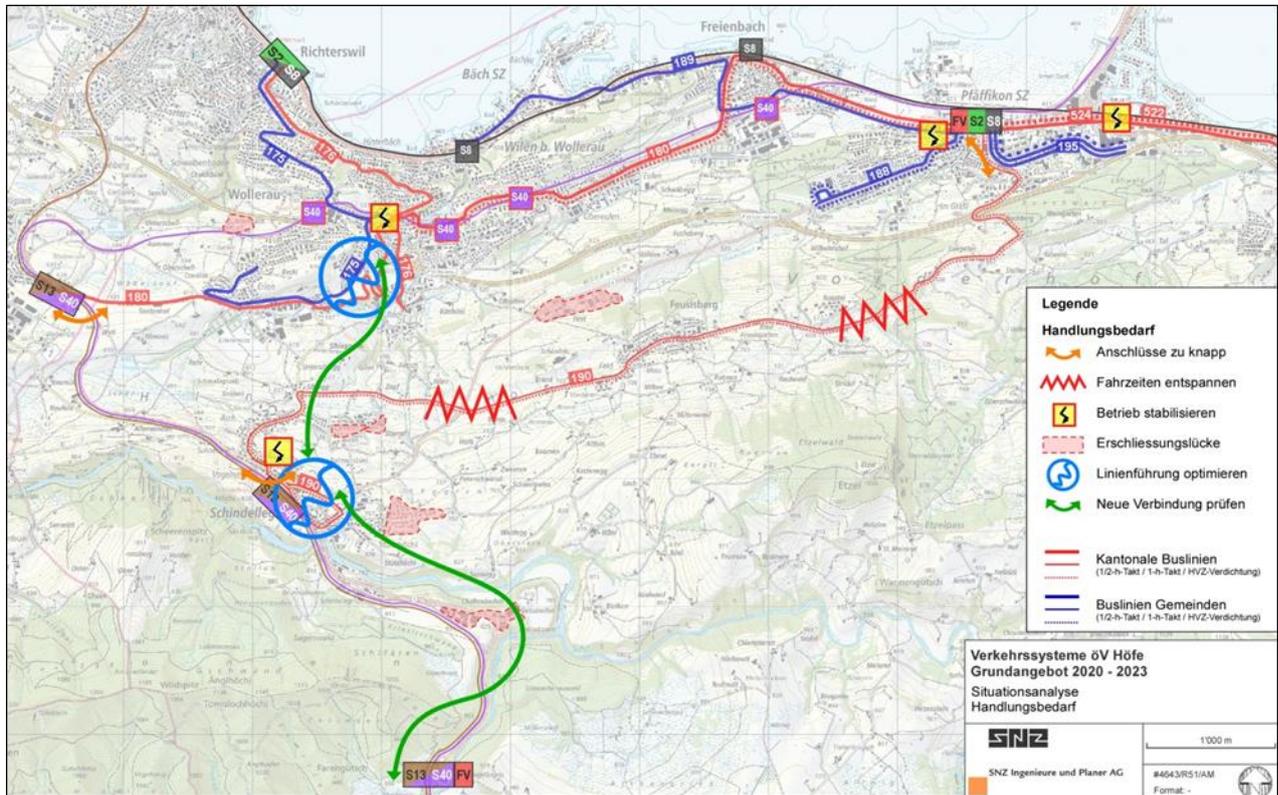
Im Fahrplan 2018 führen zwei kantonale Buslinien über das Viadukt. Ohne das Viadukt würde Willerzell via Steinbach-Viadukt mit Einsiedeln verbunden. Aufgrund der längeren Fahrwege (+10 Minuten) ist mit höheren Aufwendungen für die Erschliessung von Willerzell zu rechnen. Für das Szenario Buskonzept Einsiedeln-Ybrig ohne Willerzeller Viadukt ist im Grundangebot ab dem Fahrplanjahr 2023 ein Betrag eingestellt.

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| | Sämtliche Planungen zum Buskonzept Einsiedeln-Ybrig erfolgen aufwärtskompatibel zu zukünftig geänderten Bahnfahrlagen der S13 Einsiedeln – Wädenswil. Im Vorschlag des Bundes zum Bahnausbau Schritt 2030/35 ist eine Doppelspur auf der SOB-Strecke im Bereich Schindellegi vorgesehen. Das Bundesparlament wird über die Vorlage zum Bahnausbau im Jahr 2019 entscheiden. Eine Inbetriebnahme der Doppelspur ist ab 2024 denkbar. Mit der Doppelspur Schindellegi kann die S13 Einsiedeln – Wädenswil wieder systematisch halbstündlich verkehren mit Anschluss in Wädenswil an die S8 Richtung Zürich. Die Buslinien in Einsiedeln, Alpthal und Ybrig sind auf die Anschlüsse der S13 ausgerichtet. Die Fahrzeiten der Buslinien ändern ab Zeitpunkt Doppelspur Schindellegi. | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal/ Kantonal | Die Doppelspur Schindellegi ermöglicht systematisch halbstündliche Reiseverbindungen mit der S13 nach Wädenswil. In Wädenswil besteht Anschluss zur S8 Richtung Zürich. Alle Halteorte am linken Zürichseeufer werden halbstündlich erreicht. Die Buslinien aus dem Ybrig und dem Alpthal werden auf die geänderten Zugfahrlagen der S13 angepasst. |
| | Regional/ Lokal | Durchmesserlinien am Bahnhof Einsiedeln schaffen neue Direktverbindungen. Sowohl regionale als auch lokale Reiseverbindungen werden attraktiver. Gebiete an den neuen Durchmesserlinien sind ins Angebot der kantonalen Buslinien eingebunden und optimal in die Bahnanschlüsse beim Bahnhof Einsiedeln angeschlossen. |
| | Arbeitspendler | Die Durchmesserlinien am Bahnhof Einsiedeln und die Ausrichtung der Busanschlüsse an die geänderten Zugfahrlagen der S13 mit Doppelspur Schindellegi erfolgen kompatibel mit dem Szenario Buskonzept Einsiedeln – Ybrig ohne Wilzerzeller Viadukt. |
| | Entlastung Strasse | Mit Doppelspur Schindellegi werden alle Bahnhöfe im Korridor Einsiedeln – Wädenswil – Zürich HB systematisch halbstündlich erreicht. Die Reiseverbindungen zu den Arbeitsplatzgebieten am linken Zürichseeufer verbessern sich. |
| | | Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. |
| Zweckmässigkeit | Die Ausnutzung der Standzeiten der Linienbusse am Bahnhof Einsiedeln ermöglicht eine effiziente Angebotserweiterung im Ortsverkehr. Das öV System wird gestärkt. Kanton und Bezirk profitieren gleichermaßen. | |
| Zeitplan Umsetzung | Ab 2020 | |
| Hinweise auf andere | 2.4 Erreichbarkeit Region Ybrig/Hoch-Ybrig | |

| | |
|--------------------------------------|--|
| Massnahmenblätter | 2.5 Erreichbarkeit Region Mythenregion (Seite Alpthal) |
| Veränderung Grundangebot | |
| Veränderung Vollkosten | 200 000 Franken |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Beim Wert handelt es sich um eine Abschätzung des AöV. Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 5.3 werden erst im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. |

5.4 Entwicklungsfeld Höfe, Optimierung Buskonzept **Betroffene Regionen:**
Höfe

Ziel Das Bussystem Höfe wird für zukünftig geänderte Bahnfahrlagen fit gemacht. Der öV leistet einen Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im Raum Höfe.



Massnahmenbeschreibung

Im Bezirk Höfe herrscht seit Jahren eine grosse Dynamik, die Siedlungsentwicklung ist überdurchschnittlich. In den Spitzenzeiten stösst das örtliche und regionale Verkehrsaufkommen auf der Strasse an seine Kapazitätsgrenzen. Der öffentliche Verkehr soll in Zukunft einen Anteil des Verkehrswachstums übernehmen und damit zur Vermeidung von Engpässen im Strassenverkehr beitragen.

Die Analyse des Busangebots im Bezirk Höfe zeigt Handlungsbedarf. Die Fragestellungen sind komplex. Eine sinnvolle Weiterentwicklung des Buskonzepts erfordert die Zusammenarbeit aller beteiligten Parteien. Die Abklärungs- und Vertiefungsarbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Im Grundangebot 2020–2023 wird ein Entwicklungsfeld eingestellt.

Ausgangslage
Im Bezirk Höfe verkehren drei kantonale Buslinien und vier Ortsbuslinien. Insgesamt sechs Besteller finanzieren öV-Leistungen bei drei unterschiedlichen Transportunternehmungen.

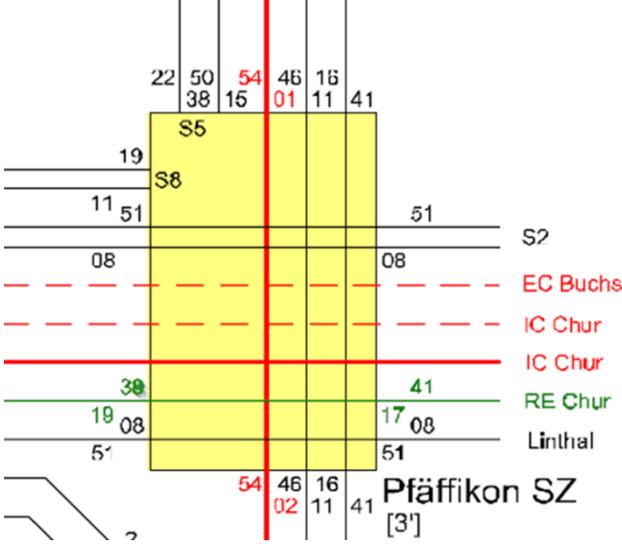
Kantonale Buslinien
176 Richterswil – Wollerau – Roos
180 Pfäffikon SZ – Wollerau – Samstagern

| | |
|--|--|
| | <p>190 Pfäffikon SZ – Feusisberg – Schindellegi – Feusisberg</p> <p><u>Ortsbuslinien</u> 175 Richterswil – Wollerau – Erlenmatte 188 Pfäffikon SZ – Roggenacker 189 Pfäffikon SZ – Bäch SZ 195 Pfäffikon SZ – Seedamm-Center</p> <p>Das Angebot der kantonalen Buslinien wurde mit Inbetriebnahme der Durchmesserlinie der Zürcher S-Bahnen im Sommer 2014 angepasst und ausgebaut. Die Nachfrage ist zwischen 2012 und 2016 um 8% gestiegen.</p> <p>Es bestehen mehrheitlich gute Anschlüsse zwischen Bahn und Bus. Sie sind grundsätzlich Richtung Zürich und linkes Zürichseeufer ausgerichtet. Die Topografie der dispersen Siedlungsstruktur bringt es mit sich, dass viele mit dem Bus erschlossenen Gebiete nicht optimal miteinander vernetzt sind.</p> <p>Die Befragung der Höfner Gemeinden im Jahr 2017 bestätigte die Wichtigkeit von attraktiven Verkehrsverbindungen von/nach Zürich und Zürich Flughafen. Bei den wichtigen Zielen innerhalb der Region wird Pfäffikon und Rapperswil genannt. Von mehreren Gemeinden wird die Verbindung Ausserschwyz – Innerchwyz als unattraktiv betrachtet. Bei der Siedlungerschliessung wird die ungenügende Anbindung der Gebiete First, Chaltenboden, Pauliquartier und Hurden genannt. Zudem soll die Erreichbarkeit der Oberstufenschulen des Bezirkes Höfe verbessert werden. Ein mehrfach genannter Wunsch ist ein Ausbau des Angebots in den Randstunden am Abend und eine Verbesserung des Nachtangebots.</p> <p>Auswirkungen zukünftiger Bahnfahrpläne Mit dem Bahnfahrplan 2019 sind am linken Zürichseeufer kleinere Anpassungen im Minutenbereich vorgesehen. Diese betreffen vor allem die S8, S13, S40 und den Voralpenexpress. Die Anpassungen führen zu keinen nennenswerten Veränderungen bei den Anschlüssen an das nachgelagerte Bussystem.</p> <p>Mit dem Bau einer Doppelspurstrecke zwischen Schindellegi-Feusisberg und Biberbrugg wird das Angebot auf der S13 auf einen sauberen 30-Minuten-Takt systematisiert und in Wädenswil halbstündlich Anschluss zur S8 hergestellt. Mit der Inbetriebnahme der Doppelspur Schindellegi darf ab 2024 gerechnet werden. Die geänderten Bahnfahrpläne der S13 führen dann zu einer neuen Ausgangslage für die Buslinien mit Bahnanschluss in Schindellegi-Feusisberg und Samstagern.</p> <p>Auswirkungen zukünftiger Strassennetzentwicklung Im Bezirk Höfe sind Anpassungen am Strassennetz vorgesehen, welche Auswirkungen auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr haben. Die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Busbevorzugung auf der Churerstrasse ist noch nicht konkret. Sie dient aus Richtung Osten vor allem der Beschleunigung des Marchbusses und aus Richtung Westen ist sie für den stabilen Betrieb der Buslinien 180 und 189 wichtig.</p> |
|--|--|

| | <p>In Wollerau ist die Erschliessung der Erlenstrasse mit einem Normalbus höchst anspruchsvoll. Durch die Umsetzung der Einbahn in der Felsenstrasse ist vor allem die Gemeindebuslinie 175 betroffen. Mit der geplanten Pfortnerung in Wollerau sind Auswirkungen auf die Buslinien 176 und 180 zu erwarten. Weitere grundlegende Strassenentwicklungen werden erst auf den Zeitpunkt nach 2023 wirksam.</p> <p>Auswirkungen zukünftiger Siedlungsentwicklung Die disperse Siedlungsstruktur im Bezirk Höfe macht eine effiziente öV-Erschliessung sehr anspruchsvoll. Der Verkehr ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Eine Auswertung der Zählstellen von 2010 bis 2016 zeigt im durchschnittlichen täglichen Verkehr eine eindeutige Verkehrszunahme. Zwischen 2010 und 2016 hat der Verkehr um bis zu 10% zugenommen. Einzig an der Churerstrasse in Pfäffikon wurde eine Abnahme der Verkehrsmenge registriert. In verschiedenen Gebieten des Bezirkes stehen neuere grössere Überbauungen an (z.B. Altenbach in Wollerau). Bestehende Siedlungsgebiete, wie z.B. Pfäffikon Ost, werden weiter verdichtet. Eine vollständige Übernahme des Mehrverkehrs durch den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr ist nicht realistisch. Damit wird auch zukünftig der Verkehr weiter zunehmen.</p> <p>Handlungsbedarf In Zusammenarbeit mit SNZ Ingenieure und Planer AG wurde das Bussystem Höfe analysiert und einer Erfolgskontrolle unterzogen. Bestehende Schwachstellen und die zukünftigen Veränderungen im Umfeld (Bahn und Strasse) sind in der nachfolgenden Handlungsbedarfsliste zusammengefasst.</p> | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------------|------------|-----------------------------------|---|------------------------|--|--|--|-----------------------------|---|---|--|
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Handlungsbedarf</th> <th>Begründung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Entspannung Fahrplan Buslinie 190</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Beidseitig (Pfäffikon SZ und Schindellegi-Feusisberg) sehr knappe Anschlüsse zur Bahn. Kleine Verspätungen führen zu Anschlussbrüchen. - Im Horizont 2024 (Doppelspur Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg) neue Ausgangslage für die Anschlusssituation Bahn-Bus und Bus-Bahn in Schindellegi-Feusisberg. </td> </tr> <tr> <td>Anpassung Buslinie 180</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Im Horizont 2024 (Doppelspur Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg) neue Ausgangslage für die Anschlusssituation Bahn-Bus und Bus-Bahn in Samstagern. </td> </tr> <tr> <td>Linienführung Buslinie 190 in Schindellegi</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Linienführung zur besseren Erschliessung der Gemeinde Feusisberg </td> </tr> <tr> <td>Linienführungen in Wollerau</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Linienführung und Einbezug Ortsbuslinie für bessere Gesamterschliessung. Z.B. nach Samstagern bzw. Schindellegi-Feusisberg. </td> </tr> <tr> <td>Neue Busverbindungen, -linienführungen prüfen</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> - Schindellegi – Wollerau - Fällmis – Wollerau – Richterswil, Richterswil – Wollerau – Pfäffikon SZ - Prüfung einer Ortschafterschliessung Wollerau mit Kleinbus (enge Strassenverhältnisse) </td> </tr> </tbody> </table> | Handlungsbedarf | Begründung | Entspannung Fahrplan Buslinie 190 | <ul style="list-style-type: none"> - Beidseitig (Pfäffikon SZ und Schindellegi-Feusisberg) sehr knappe Anschlüsse zur Bahn. Kleine Verspätungen führen zu Anschlussbrüchen. - Im Horizont 2024 (Doppelspur Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg) neue Ausgangslage für die Anschlusssituation Bahn-Bus und Bus-Bahn in Schindellegi-Feusisberg. | Anpassung Buslinie 180 | <ul style="list-style-type: none"> - Im Horizont 2024 (Doppelspur Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg) neue Ausgangslage für die Anschlusssituation Bahn-Bus und Bus-Bahn in Samstagern. | Linienführung Buslinie 190 in Schindellegi | <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Linienführung zur besseren Erschliessung der Gemeinde Feusisberg | Linienführungen in Wollerau | <ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Linienführung und Einbezug Ortsbuslinie für bessere Gesamterschliessung. Z.B. nach Samstagern bzw. Schindellegi-Feusisberg. | Neue Busverbindungen, -linienführungen prüfen | <ul style="list-style-type: none"> - Schindellegi – Wollerau - Fällmis – Wollerau – Richterswil, Richterswil – Wollerau – Pfäffikon SZ - Prüfung einer Ortschafterschliessung Wollerau mit Kleinbus (enge Strassenverhältnisse) |
| Handlungsbedarf | Begründung | | | | | | | | | | | | |
| Entspannung Fahrplan Buslinie 190 | <ul style="list-style-type: none"> - Beidseitig (Pfäffikon SZ und Schindellegi-Feusisberg) sehr knappe Anschlüsse zur Bahn. Kleine Verspätungen führen zu Anschlussbrüchen. - Im Horizont 2024 (Doppelspur Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg) neue Ausgangslage für die Anschlusssituation Bahn-Bus und Bus-Bahn in Schindellegi-Feusisberg. | | | | | | | | | | | | |
| Anpassung Buslinie 180 | <ul style="list-style-type: none"> - Im Horizont 2024 (Doppelspur Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg) neue Ausgangslage für die Anschlusssituation Bahn-Bus und Bus-Bahn in Samstagern. | | | | | | | | | | | | |
| Linienführung Buslinie 190 in Schindellegi | <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Linienführung zur besseren Erschliessung der Gemeinde Feusisberg | | | | | | | | | | | | |
| Linienführungen in Wollerau | <ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Linienführung und Einbezug Ortsbuslinie für bessere Gesamterschliessung. Z.B. nach Samstagern bzw. Schindellegi-Feusisberg. | | | | | | | | | | | | |
| Neue Busverbindungen, -linienführungen prüfen | <ul style="list-style-type: none"> - Schindellegi – Wollerau - Fällmis – Wollerau – Richterswil, Richterswil – Wollerau – Pfäffikon SZ - Prüfung einer Ortschafterschliessung Wollerau mit Kleinbus (enge Strassenverhältnisse) | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|---|---|--|
| | | Erlenstrasse, Altenbach). |
| | Erschliessungslücken schliessen | <ul style="list-style-type: none"> - Erschliessungslösung für Arbeitsplatzgebiete First + Chaltenboden - Erschliessung Altenbach, Pauliquartier verbessern -> Klärung wo Aufgabe Kanton/Gemeinde |
| | Mengengerüst/Betriebszeiten | <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Betriebszeiten (Spätverbindungen, Nachtverbindungen) |
| | Verbindung Ausser-/Innerschwyz | <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Transportkette zwischen Ausser- und Innerschwyz - Verbesserung der Anschlussverbindungen, Reduktion der Umsteigevorgänge -> Klärung Abgrenzung zu Fahrplänen Einsiedeln/Ybrig und Innerschwyz |
| | Wirtschaftlichkeit | <ul style="list-style-type: none"> - Das starke Siedlungswachstum erfordert eine überproportionale Übernahme des Mehrverkehrs durch den öV. - Zuverlässiger, attraktiver und kundenfreundlicher öV erfordert entsprechende Mittel. |
| <p>Stossrichtungen</p> <p>In einem Variantenstudium wurden aus dem Handlungsbedarf mögliche Stossrichtungen für die Angebotsentwicklung abgeleitet. Das Resultat zeigt ein sehr breites Bearbeitungsfeld mit vielen Fragestellungen, welche in Abhängigkeit untereinander stehen und nicht alle auf einmal beantwortet werden können. Es braucht weitere Gespräche mit den zuständigen Behörden und den betroffenen Transportunternehmungen.</p> <p>Es ist wichtig, dass Änderungen beim regionalen Busangebot im Bezirk Höfe aufwärtskompatibel zu den neuen Bahnfahrplänen mit einem Doppelspurausbau Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg erfolgen, damit das Angebot nicht nach kurzer Zeit wieder angepasst werden muss. Die Qualität des Angebots hat eine hohe Priorität. Die optimale Verknüpfung von Bus und Bahn und Bus mit Bus soll zuverlässige Reiseverbindungen garantieren. Für eine verbesserte öV-Erschliessung im Raum Höfe braucht es eine gute Abstimmung der kantonalen Angebote mit den Ortsbussen der Gemeinden sowie ein Hinterfragen von alt-hergebrachten Linien-Strukturen. Mit einer ganzheitlichen Betrachtung sollen Synergien erkannt und erzielt werden. In erster Priorität sollen die Verkehrsströme nach Zürich und zum linken Seeufer, weiter im Lokalverkehr und Richtung Rapperswil abgedeckt werden.</p> | | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Das Entwicklungsfeld schafft attraktive Verkehrsverbindungen aus dem nachgelagerten Busnetz Höfe zu den wichtigsten Wirtschaftszentren Zürich, Rapperswil und St. Gallen. |

| | | |
|--|--|---|
| | Kantonal | Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete im Buskorridor des Bezirkes Höfe wird mit einem verbesserten Angebot gestärkt. |
| | Regional | Erschliessungslücken werden nach Möglichkeit geschlossen. Arbeitsplatzgebiete und Wohngebiete sind untereinander besser vernetzt. |
| | Arbeitspendler | Ein verbessertes Busangebot schafft attraktive Verkehrsverbindungen für die Arbeitspendler. |
| | Entlastung Strasse | Der öV kann mit einem verbesserten Angebot mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen und zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage beitragen. Davon profitieren die vom Verkehr belasteten Ortschaften im Bezirk Höfe. |
| Zweckmässigkeit | | |
| Zeitplan Umsetzung | Ab 2020 | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 4.1 Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen 4.2 Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss 5.5 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 400 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Beim Wert handelt es sich um eine Abschätzung des AöV. Die Vollkosten dienen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbarkantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 5.4 werden erst im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. | |

| | |
|---|---|
| <h3>5.5 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil</h3> | <p>Betroffene Regionen: March – Höfe</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Der öV übernimmt mehr Anteile am Pendlerverkehr über den Seedamm in Pfäffikon SZ</p> |
| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;">  <p>Pfäffikon SZ [3']</p> </div> <div style="flex: 1;">  </div> </div> | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel mit punktuellen Massnahmen die Pendlerverbindungen über den Seedamm nach Rapperswil zu verbessern.</p> <p>In Pfäffikon überlagern sich die aufkommensstarken Verkehrsströme über den Seedamm mit denjenigen in Ost-West Richtung (March – Höfe). Zusätzlich kommen Einkaufs- und Freizeitverkehre des Seedamm-Centers, Alpamare sowie dem Seedamm Plaza hinzu. Der Strassenabschnitt über den Seedamm ist mit bis zu 28 000 Fahrzeugen täglich die am stärksten belastete Strasse im Kanton SZ und im Kanton SG.</p> <p>Ausgangslage Zwischen Pfäffikon SZ und Rapperswil verkehren drei Zugprodukte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – S40 Einsiedeln – Pfäffikon SZ – Rapperswil – S5 Pfäffikon SZ – Rapperswil – Zürich HB (– Uster/Niederweningen) – Voralpenexpress Luzern – Pfäffikon SZ – Rapperswil – St. Gallen (VAE) <p>Die S40 und die S5 verkehren im Halbstundentakt, der VAE im Stundentakt. Die S40 und die S5 folgen sich über den Seedamm in sehr kurzem Zeitabstand. Die vier Verbindungen pro Stunde der S5 und der S40 ergänzen sich somit „lediglich“ zu einem Halbstundentakt über den Seedamm. Der VAE verkehrt um 07:00 Uhr und 08:00 Uhr ab Rapperswil nach St. Gallen beziehungsweise um 08:00 Uhr von Rapperswil Richtung Pfäffikon – Arth-Goldau – Luzern. Der erste Zug des VAE ab Pfäffikon SZ nach Rapperswil verkehrt um 08:54 Uhr, somit ausserhalb der Pendlerzeiten über den Seedamm.</p> <p>Rapperswil wird um 06:00 Uhr, 06:30 Uhr, 07:30 und 08:30 Uhr ab allen</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>Bahnhöfen der March mit „guten“ Reiseverbindungen erreicht. Um 07:00 und 08:00 Uhr erreicht man Rapperswil ab den Bahnhöfen Siebnen-Wangen, Lachen und Altendorf mit der S2. Da die S2 die Bahnhöfe Reichenburg und Schübelbach-Buttikon nicht bedienen kann, besteht für die beiden Bahnhöfe eine Angebotslücke. Zwar erreicht man aus der Obermarch Pfäffikon SZ in Kombination mit der S27 und der S25 um 06:51 und 07:51 Uhr, jedoch verkehrt die Anschlussverbindung nach Rapperswil erst 26 Minuten später. Würde in der Trasse des Voralpenexpress eine Verbindung um 06:54 und 07:54 Uhr von Pfäffikon SZ nach Rapperswil verkehren, könnten die Angebotslücken für Reichenburg und Schübelbach-Buttikon geschlossen werden. Reisende ab den Bahnhöfen Siebnen-Wangen und Lachen würden zudem von einer zusätzlichen und fünf Minuten schnelleren Reiseverbindung nach Rapperswil profitieren.</p> <p>Um 07:00 und 08:00 Uhr startet der Voralpenexpress seine Fahrt nach St. Gallen in Rapperswil. Eine Rückverlängerung ab Pfäffikon SZ ist aufgrund fehlender Gleiskapazität in Pfäffikon SZ nicht möglich (Wenden und Voraufstellen des Zugs). Es besteht einzig ein Slot für einen durchgehenden Zug in Pfäffikon SZ, dies in der Trasse des Voralpenexpresses. Eine Zugsleistung für eine zusätzliche Verbindung Pfäffikon SZ – Rapperswil müsste somit bereits ab einem vorgelagerten Bahnhof starten (z.B. Samstagern).</p> <p>Auf Basis dieser Ausgangslage wurde im Jahr 2014 das Entwicklungsfeld „Optimierung Angebot Ausserschwyz – Innerschwyz“ im laufenden Grundangebot 2016–2019 eingestellt. Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel, das Angebot am Morgen auf der SOB-Südrampe zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau zu systematisieren und die VAE-Verbindungen Luzern – Arth-Goldau – Rapperswil (– St. Gallen) zwei Stunden früher verkehren zu lassen. Diese VAE Frühzüge hätten unter anderem die bestehenden Angebotslücken zwischen Pfäffikon SZ und Rapperswil um 07:00 und 08:00 Uhr geschlossen.</p> <p>Die Realisierung der VAE Frühzüge steht in einem komplexen Planungsumfeld mit zahlreichen Abhängigkeiten im Raum Innerschwyz. Die Rahmenbedingungen haben sich seit 2014 verändert. Das Projekt der VAE Frühzüge ist blockiert. Die VAE Frühzüge wurden im Jahr 2014 unter folgenden Annahmen/Prämissen geplant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Sperre Zugersee ist Mitte 2018 abgeschlossen. Dies ist wichtig, damit die Systematisierung auf der SOB-Südrampe realisiert werden kann. In der Zwischenzeit wurde die Sperre Zugersee Ost mehrfach verschoben. Sie soll nun Ende 2020 abgeschlossen sein (Vorbehältlich Bundesgerichtsentscheid). 2. Die S32 Innerschwyz verkehrt ab Ende Sperre Zugersee zur Hauptverkehrszeit ab Brunnen – Arth-Goldau – Rotkreuz mit Anschluss in Rotkreuz nach Luzern. Die S32 hätte im Abschnitt Brunnen – Arth-Goldau die HVZ Züge der S3 (Brunnen – Luzern) ersetzt. Heute kann auf den HVZ Zügen der S3 das VAE Rollmaterial eingesetzt werden (da der erste VAE erst um 07:39 Uhr ab Lu- |
|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>zern Richtung St. Gallen abfährt). Das Konzept mit der S32 Brunnen – Rotkreuz würde Spielraum für die Rollmaterial-Frage der VAE Frühzüge / HVZ S3 schaffen. Die damals zugesagten HVZ Trassen der S32 Brunnen – Rotkreuz wurden von SBB Infrastruktur in der Zwischenzeit widerrufen. Die Abklärungen zur Trassenverfügbarkeit werden ab Herbst 2018 wieder aufgenommen.</p> <p>Wichtige Fragestellungen zu den VAE-Frühzügen können weiterhin nicht beantwortet/gelöst werden. Mit dem neuen Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen nach Rapperswil soll geprüft werden, ob eine zwischenzeitliche Lösung zu einer Verbesserung der Pendlerverbindungen auf der SOB Nord und Südrampe (Arth-Goldau – Biberbrugg-Rapperswil) führen kann. Die Lösung muss entkoppelt von den offenen Fragestellungen im Raum Innerschwyz umsetzbar sein und gleichzeitig aufwärtskompatibel zur Systematisierung der VAE Frühzüge erfolgen.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | <p>Die Obermarch erreicht Rapperswil neu auch um 07:00 und 08:00 Uhr. Reisende ab Siebnen-Wangen und Lachen erreichen Rapperswil mit einer zusätzlichen Verbindung fünf Minuten schneller als bisher.</p> <p>Ab Pfäffikon SZ entstehen zwei neue Pendlerverbindungen. Aus Richtung Linkes Zürichsee-Ufer entsteht eine neue Umsteigeverbindung in Pfäffikon SZ von der S2 nach Rapperswil.</p> |
| | Kantonal/ Regional | Die Frühverbindungen zu den Pendlerzeiten auf der SOB Nord- und Südrampe (Arth-Goldau – Biberbrugg – Rapperswil) werden verbessert. |
| | Entlastung Strasse | Mit einem verbesserten Angebot nach Rapperswil aus der March und des Linken Zürichsee-Ufers kann der öV mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom MIV-Durchgangsverkehr stark belasteten Ortschaften und der Seedamm. |
| Zweckmässigkeit | | |
| Zeitplan Umsetzung | Ab 2020. | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | <p>5.4 Entwicklungsfeld Höfe, Optimierung Buskonzept</p> <p>4.1 Ausserschwyz – Innerschwyz halbstündliche Verbindungen</p> <p>4.2 Rapperswil – Arth-Goldau neue Direktverbindung mit NEAT Anschluss</p> | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Veränderung Vollkosten | 300 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den | Beim Wert handelt es sich um eine Abschätzung des AöV. Die Vollkosten die- | |

| | |
|-------------------|--|
| Vollkosten | nen als interne Werte zur Orientierung. Sie entsprechen nicht der definitiven Abgeltung der öV-Massnahme. Die Abgeltung berechnet sich aus den Vollkosten abzüglich Erlösen (Ticketeinnahmen) und Beteiligungen (Bund, Nachbar-kantone, Bezirke und Gemeinden). Die definitiven Einnahmen und Beteiligungen für die Massnahme 5.5 werden erst im Prozess des Bestellverfahrens vereinbart. |
|-------------------|--|

| | |
|---|--|
| <p>5.6 Entwicklungsfeld Pendlerverbindungen Innerschwyz</p> | <p>Betroffene Regionen: Innerschwyz</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Die etablierten Pendler-Zusatz-Verbindungen nach Luzern und Rotkreuz zur Hauptverkehrszeit bleiben erhalten.</p> |
|  | |
| <p>Massnahmen- beschreibung</p> | <p>Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel im Raum Innerschwyz die etablierten Zusatzzüge (HVZ Züge) in den Pendlerzeiten zu sichern.</p> <p>Im Rahmen der Revision des Gütertransportgesetzes hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) von Bundesrat und Parlament die Aufgabe erhalten, die Fahrrechte (Trassen) sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr zu sichern und für beide Verkehrsarten ein attraktives Angebot zu ermöglichen. Damit soll verhindert werden, dass der Güterverkehr das Nachsehen hat. Die Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur für die verschiedenen Verkehrsarten werden vom Bundesrat in einem Netznutzungskonzept (NNK) verabschiedet. Die darin festgelegten Grundlagen werden im Rahmen von Netznutzungsplänen konkretisiert. Das Netznutzungskonzept/Netznutzungsplan ist für die Infrastrukturbetreiberinnen und die Behörden verbindlich.</p> <div data-bbox="533 1675 1321 1951" style="text-align: center;"> <p>Netznutzungskonzept Netznutzungsplan</p> <p>The diagram illustrates the process of creating a Netznutzungsplan from a Netznutzungskonzept. On the left, under 'Netznutzungskonzept', there is a blue document icon labeled 'Erläuterungen' and a map icon labeled 'Netzplan'. A plus sign and an arrow point to the right. On the right, under 'Netznutzungsplan', there is a blue document icon labeled 'Erläuterungen' and a stack of map icons labeled 'Netzgrafiken'. A plus sign is placed between the two icons on the right.</p> </div> <p>Im Nord-Süd Korridor sind für den Güterverkehr sechs Zugtrassen pro Stunde</p> |

| | | |
|---------------------------------------|---|--|
| | <p>und Richtung reserviert. Gemischtgenutzte Trassen (Hybridtrassen) können mit der neuen Gesetzgebung 2017 im Netznutzungskonzept des Bundes nicht mehr berücksichtigt werden. Gemischtgenutzt bedeutet, dass eine Trasse zur Hauptverkehrszeit für den Personenverkehr, und ausserhalb der Hauptverkehrszeit für den Güterverkehr reserviert ist. Da diese Praxis nicht mehr möglich ist, sind die HVZ Trassen von Personenzügen, welche in Konflikt mit einer bevorzugten Güterverkehrstrasse stehen, im Netznutzungskonzept nicht mehr enthalten. Die Zugtrasse dieser HVZ Personenzüge sind im Rahmen der Erarbeitung des Jahresfahrplans zu beantragen. Dies bedeutet, dass relativ kurzfristig feststeht, ob die Zugtrasse dann effektiv auch für den Personenverkehr zur Verfügung steht.</p> <p>Im Raum Innerschwyz sind folgende Zugtrassen von der geänderten Ausgangslage betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – HVZ Züge S3 Brunnen – Luzern im Abschnitt Brunnen – Arth-Goldau Abfahrt Brunnen Richtung Arth-Goldau: 05:31 Uhr, 06:31 Uhr, 07:31 Uhr Abfahrt Arth-Goldau Richtung Brunnen: 06:10 Uhr, 07:10 Uhr – HVZ Züge S32 Arth-Goldau / Immensee – Rotkreuz Abfahrten Arth-Goldau / Immensee: Alle sechs Verbindungen Abfahrten Rotkreuz: Alle sechs Verbindungen <p>Der Kanton Schwyz setzte sich für die Berücksichtigung der HVZ Zugtrassen im Netznutzungskonzept 2025 ein und hat dies bei der Stellungnahme an den Bund angemeldet. Aufgrund der neuen gesetzlichen Bestimmungen, kann der Bund die betroffenen HVZ Zugtrassen nicht im Netznutzungskonzept berücksichtigen. Das Netznutzungskonzept 2025 bildet die Basis für den Netznutzungsplan 2021. Der Kanton Schwyz steht mit SBB-Infrastruktur sowie SBB und SOB Personenverkehr in Kontakt um die Reiseverbindungen der Pendlerzusatzzüge zu sichern. Die Vertiefungsarbeiten zu den Zugtrassen ab 2021 laufen bei SBB Infrastruktur im Herbst 2018 an.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Interkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | <p>Im S3 Korridor Brunnen – Küssnacht – Luzern bestehen Werktags zwischen 05:30 und 08:00 Uhr halbstündliche Reiseverbindungen nach Luzern.</p> <p>Aus Richtung Luzern wird Küssnacht am Rigi und der Schwyzer Talkessel mit der S3 zwischen 06:30 und 08:00 Uhr halbstündlich erreicht.</p> <p>In Kombination mit der S3 bestehen im Korridor der S32 Brunnen – Arth-Goldau – Rotkreuz zur Hauptverkehrszeit am Morgen drei Reiseverbindungen zwischen 06:00 und 08:00 Uhr sowie am Nachmittag drei Verbindungen zwischen</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>Kantonal/ Regional</p> <p>Arbeitspendler</p> <p>Entlastung Strasse</p> | <p>16:00 bis 19:00 Uhr.</p> <p>Der Korridor Küssnacht am Rigi – Immensee – Arth-Goldau – Steinen – Schwyz – Brunnen ist zur Hauptverkehrszeit am Morgen mit halbstündlichen Reiseverbindungen verbunden.</p> <p>Mit halbstündlichen Reiseverbindungen aus dem Schwyzer Talkessel und Küssnacht am Rigi in den Wirtschafts- und Ausbildungsraum Luzern wird der öffentliche Verkehr zu einer Reisealternative.</p> <p>Leistungsfähige Pendlerverbindungen in den Raum Rotkreuz sind bedeutend, damit ein Teil der Verkehrsnachfrage durch den öffentlichen Verkehr bewältigt werden kann.</p> <p>Der öV kann mit einem attraktiven Angebot zur Hauptverkehrszeit Anteile am Pendlerverkehr übernehmen. Davon profitieren die vom MIV-Durchgangsverkehr stark belasteten Ortschaften im Korridor.</p> |
| Zweckmässigkeit | | |
| Zeitplan Umsetzung | 2021 | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 5.2 Entwicklungsfeld Erschliessung Rotkreuz | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Vollkosten Bahn | 0 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten Bahn | | |

| | |
|--|---|
| <p>5.7 Entwicklungsfeld Obere March, Sicherstellung der Bahnerschliessung</p> | <p>2.1 Betroffene Regionen: March/Höfe</p> |
| <p>Ziel</p> | <p>Das Bahnangebot der S27 wird als Übergangslösung bis Wiedereinführung der Zugshalte der Zürcher S-Bahn in Reichenburg und Schübelbach-Buttikon weitergeführt.</p> |
|  | |
| <p>Massnahmenbeschreibung</p> | <p>Das Entwicklungsfeld hat zum Ziel das Bahnangebot der S27 als Übergangsangebot weiterzuführen. Dies solange, bis die S-Bahn Zürich die Bahnhöfe Reichenburg und Schübelbach-Buttikon wieder bedienen kann.</p> <p>Damit das Bahnangebot für Reichenburg und Schübelbach verbessert werden kann, braucht es eine Überholgleisanlage am Bahnhof Siebnen-Wangen. Mit der Überholgleisanlage kann die S-Bahn Zürich bis Ziegelbrücke verkehren und dabei die Unterwegsbahnhöfe Reichenburg und Schübelbach-Buttikon wieder bedienen. Die Überholgleisanlage ist im Ausbauprogramm des Bundes für den Horizont 2025 enthalten (FABI-STEP AS 2025).</p> <p>Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) favorisiert eine S-Bahn Zürich mit Linienende in Siebnen-Wangen. Dazu muss in Siebnen-Wangen eine Wendegleisanlage gebaut werden. Die Bahnhöfe Schübelbach-Buttikon und Reichenburg werden im Konzept Wendegleis mit dem Bus bedient, die Bahnerschliessung fällt weg.</p> <p>Die zwei Varianten der Betriebskonzepte mit Überhol- oder Wendegleis erfordern unterschiedliche Ausbauten an der Gleisanlage in Siebnen-Wangen. Der Bund entscheidet, welche Infrastruktur in Siebnen-Wangen gebaut wird. Dieser Entscheid setzt den Rahmen für das zukünftige Betriebskonzept der Zürcher S-Bahn und damit auch für die Bahnerschliessung der oberen March.</p> <p>Der Kanton Schwyz, der Bezirk March und sämtliche neun Gemeinden in der March fordern die Realisierung des Überholgleis Siebnen-Wangen. Nur mit ei-</p> |

| | | |
|---------------------------------------|---|---|
| | <p>ner Überholgleisanlage können die Bahnhöfe von Reichenburg und Schübelbach-Buttikon in Zukunft erhalten bleiben. Die Überholgleisanlage zeigt sich aufwärtskompatibel nutzbar mit den Bahnplanungen der Jahre 2025/2030/2035.</p> <p>Der Entscheid zur Infrastruktur in Siebnen-Wangen wird der Bund im Jahr 2018 fällen. Ab diesem Zeitpunkt ist zeitnah das Projekt freizugeben. Die Projektierung, Plangenehmigung und Realisierung wird mehrere Jahre dauern. Mit einer Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur in Siebnen-Wangen darf innerhalb des nächsten Grundangebots 2024–2027 gerechnet werden.</p> <p>Das Angebot der S27 soll weitergeführt werden, bis die Züricher S-Bahn in Reichenburg und Schübelbach-Buttikon wieder anhalten kann. Das Rollmaterial der S27 ist veraltet und kann voraussichtlich noch bis Ende 2019 eingesetzt werden. Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) prüft aktuell Ersatzbeschaffungen für das Rollmaterial. Tendenziell ist mit dem geänderten Rollmaterial ab 2020 mit höheren Kosten für das Angebot der S27 zu rechnen.</p> <p>Historie Mit dem Ausbau des Bahnhofs Zürich zum Durchgangsbahnhof (Durchmesserlinien) wurde am 15. Juni 2014 ein neues Fahrplankonzept auf der Achse Zürich – Chur eingeführt. Das Fernverkehrsangebot wurde verdichtet. Die S2 Zürich – Ziegelbrücke kann die Bahnhöfe Schübelbach-Buttikon und Reichenburg seither nicht mehr bedienen. Als Ersatzangebot wurde die S27 Ziegelbrücke – Siebnen-Wangen eingeführt. Das Shuttle-Angebot der S27 ist unbefriedigend und für die Reisenden sehr umständlich. Viele ehemalige öV-Reisende haben sich inzwischen anderweitig organisiert. Die fehlenden Fahrgäste, insbesondere ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, wirken negativ auf die Wirtschaftlichkeit der S27. Die schwierige Situation hat den Kanton Glarus im Jahr 2017 bewogen, das Angebot der S27 ab 2018 nicht mehr mitzufinanzieren. Die Glarner Gemeinde Bilten wird neu mit dem Bus ins Bahnangebot ab Ziegelbrücke eingebunden. Der Kanton Schwyz hat im Jahr 2018 das Angebot der S27 reduziert und auf die Pendlerzeiten ausgerichtet. Das Angebot der S27 wird im Fahrplan 2018 und 2019 vom Bund und den Kantonen Schwyz und St. Gallen bestellt.</p> | |
| Übergeordnete Planungen | Kantonaler Richtplan, öV-Strategie, Gesamtverkehrsstrategie, Strategie Wirtschaft und Wohnen | |
| Massnahme sichert / verbessert | <input checked="" type="checkbox"/> Überkantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kantonale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Regionale öV-Verbindungen <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale öV-Verbindungen | |
| Nutzen | Interkantonal | Die S27 schafft zu den Pendlerzeiten Umsteigeverbindungen aus der Obermarch in Richtung Zürich. In Siebnen-Wangen besteht Anschluss an die schnellen Zugprodukte des Regio-Express (RE) und der S25 Richtung Pfäffikon SZ, Zürich. Mit dem RE werden die Bahnhöfe Pfäffikon SZ, Wädenswil, Thalwil und Zürich HB erreicht. Mit der S25 werden die Bahnhöfe Lachen SZ, Pfäffikon SZ, Wädenswil und Zürich HB bedient. In die Gegenrichtung bietet die S27 kei- |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>Kantonal/ Regional</p> <p>Arbeitspendler</p> <p>Entlastung Strasse</p> | <p>ne attraktiven Anschlussverbindungen im Bahnknoten Ziegelbrücke.</p> <p>Die S27 vernetzt Reichenburg und Schübelbach-Buttikon mit dem Bahnhof Siebnen-Wangen und dem nachgelagerten Bahn- und Busnetz. Ab Siebnen-Wangen besteht Anschluss nach Lachen SZ (stündlich) und Pfäffikon SZ (halbstündlich).</p> <p>Das Angebot der S27 ermöglicht für Reisende mit Zielort Siebnen-Wangen, Pfäffikon SZ, Wädenswil und Zürich HB, Rapperswil, Einsiedeln und Arth-Goldau zur Hauptverkehrszeit halbstündlich schnelle Verbindungen. Für Reisende mit Zielort Lachen, Thalwil besteht eine stündliche schnelle Reiseverbindung.</p> <p>Grundsätzlich kann das umständliche Bahn-Shuttle Angebot der S27 die Reisenden wenig ansprechen. Dies führt zu einer Mehrbelastung der Kantons- und Bezirksstrassen zwischen Reichenburg und Siebnen-Wangen. Das Angebot der S27 kann die bestehenden Potenziale am Gesamtverkehr nicht halten bzw. keine neuen Anteile dazugewinnen. Trotzdem trägt die S27 zur Entlastung der Strasse bei. Reisende aus der Obermarch mit Zielen in Siebnen und Umgebung, Lachen SZ, Pfäffikon SZ, Wädenswil, Thalwil und Zürich HB profitieren während den S27 Verkehrszeiten von schnellen Verbindungen.</p> |
| Zweckmässigkeit | Das Angebot der S27 ist auf die Hauptnachfrage ausgerichtet. Sie verkehrt Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten. Am Samstag und Sonntag verkehrt die S27 nicht. | |
| Zeitplan Umsetzung | | |
| Hinweise auf andere Massnahmenblätter | 5.5 Entwicklungsfeld Pendlerverbindung nach Rapperswil | |
| Veränderung Grundangebot | | |
| Vollkosten Bahn | 200 000 Franken | |
| Bemerkungen zu den Vollkosten | Für eine allfällige Ersatzbeschaffung des Rollmaterials der S27 wird im Grundangebot ab 2020 ein Betrag von 200 000 Franken eingestellt. | |