

**Beschluss Nr. 536/2018**

Schwyz, 3. Juli 2018 / ju

Erfordert der ESP Bahnhof Arth-Goldau als Bestandteil der Wirtschaftsraum-Entwicklung Brunnen-Goldau-Küssnacht nicht mehr RR-Engagement?

Beantwortung der Interpellation I 2/18

1. Wortlaut der Interpellation

Am 23. Januar 2018 haben Kantonsrat Heinz Theiler und sechs Mitunterzeichnende folgende Interpellation eingereicht:

„Der Kanton Uri hat 2011 entschieden, dass der Bahnhof Altdorf zum Entwicklungsschwerpunkt ernannt wird (ESP UT: Entwicklungsschwerpunkt Unterer Talboden) und damit grünes Licht dafür gegeben, dass er in zwei Etappen zum Kantonsbahnhof ausgebaut wird. Der Kanton Uri, die Gemeinde Altdorf, armasuisse, SBB, die Urner Kantonalbank und weitere Partner bildeten ein Projektteam. Dieses hat bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im letzten Jahr einen Massnahmenplan erarbeitet, für dessen Planungskosten 2 Mio. Franken bereitgestellt wurden, die sich die Partner aufteilten. Im Juli dieses Jahres hat die Bevölkerung weitere 11 Mio. Franken (inklusive +/- 20%-Reserve) für die nächste Etappe gesprochen.

Die Gemeinde Arth versucht nach einem bereits gescheiterten Anlauf in einem mit dem Projekt ESP UT im Kanton Uri vergleichsweise eher bescheidenen Rahmen ebenfalls eine sinnvolle Planung für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Arth-Goldau auf die Beine zu stellen. Dabei spielt der Bahnhof Arth-Goldau auf der geografischen Karte eine viel grössere Rolle, als der Bahnhof Altdorf.

Die wesentlichen Unterschiede zu unseren südlichen Nachbarn sind augenfällig: Der Lead liegt – trotz gemäss aktuellem NRP-Umsetzungsprogramm definiertem kantonalem Entwicklungsschwerpunkt – bei der Gemeinde Arth und nicht beim Kanton. Und dies, obwohl hier Fragen von nationaler Tragweite zur Debatte stehen. Denn es geht nicht nur um die Neuplanung eines Bahnhofs, es geht in der Gesamtbetrachtung um die Schaffung eines neuen Wirtschaftsraumes Innerschwyz entlang der Achse Brunnen-Schwyz-Goldau-Küssnacht und innerhalb dieses Perimeters um die optimale Umsetzung der Chance, die ein Neat-Bahnhof bietet. Doch sitzen weder Entscheidungs-

träger der verschiedenen Abteilungen der SBB, noch die Regierung, noch zukünftige Investoren oder nationale Parlamentarier in der Projektleitung. Die SBB liess gemäss Angaben der Projektleitung gar verlauten, dass sie vor dem Jahr 2020 überhaupt nicht am Bahnhof Goldau planen wollen.

Ebenfalls ganz ausser Acht gelassen ist in der ganzen Projektierung bis jetzt die zukünftige Entwicklung des Bahn-Regionalverkehrs, der S-Bahnlinien und der zu erwartenden Frequenzen. Die Nutzung des bestehenden Bahnhofgebäudes insbesondere dessen unterirdische Ausbaumöglichkeiten bzw. die zusammenhängende Betrachtung der Areale bezüglich Zufahrten und Entwicklungsflächen der Bahnhofareale Süd lassen noch immer dringende Fragen offen, die zur Kapazitätsplanung für den zukünftigen Bahnhof eminent sind.

Bei einem Entwicklungsschwerpunkt-Projekt handelt es sich in erster Linie um Standort- und Wirtschaftsförderung der Region. Das ist keine Aufgabe der Gemeinden. Bei allem Respekt vor den bisher geleisteten Arbeiten der Gemeinde Arth: Der Neat-Bahnhof ist ein Bahnhof für den ganzen inneren Kantonsteil bzw. ein Kantonsbahnhof und benötigt ein entsprechendes politisches, planerisches und finanzielles Involvement der an die Gemeinde Arth grenzende Region und des Kantons.

So, wie das Projekt zurzeit aufgestellt ist, sind nur die Arther Gemeindebürger und nicht die Region involviert. Dies führt zum Risiko, dass der Gemeindebürger von Arth bei einer bevorstehenden Abstimmung allenfalls nicht bereit ist, einen überregionalen Bahnhof zu finanzieren und gleichzeitig die damit verbundenen Lasten zu tragen. Bei allfälligen Ablehnungen der entsprechenden Vorlagen wären die Folgen für die Entwicklung des Wirtschaftsraumes Brunnen-Schwyz-Goldau-Küssnacht und damit für den Kanton von grosser Tragweite.

Die Befürchtungen der lokalen Projektleitung von Mehrverkehr im Dorf Goldau und die Höhe der Kosten überschatten die ganze Projektierung, was das oben genannte Risiko unterstreicht. Doch unabhängiges Denken, das über die Gemeindegrenze hinausgeht, ist bei einem Projekt dieser Grössenordnung unabdingbar, um am Ende für die Gemeinde und die Region ein optimales Resultat zu erzielen. Ein Resultat, das die Chancen für die ganze Region nutzt, die sich jetzt mit dieser Gelegenheit bieten.

Aus diesen Gründen und der damit verbundenen Risikoeinschätzung bitten wir den Regierungsrat mit Nachdruck, folgende Fragen möglichst bald zu beantworten:

- 1. Ist der ESP Bahnhof Arth-Goldau im Hinblick auf die nationalen Schnittstellen stufengerecht organisiert?*
- 2. Wo sieht der Regierungsrat die Chancen dieses Projekts, um den Wirtschaftsraum zwischen Brunnen und Küssnacht zum Laufen zu bringen?*
- 3. Wie will der RR mit der aktuellen Projektkonstellation, also ohne direkten Einsitz, die nötigen Verbindlichkeiten besonders vonseiten der nationalen Partner und Schnittstellen herstellen?*
- 4. Wie soll ein Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Goldau entwickelt werden, wenn die Entscheidungsträger der SBB gar nicht am Tisch sitzen, da sie gemäss Informationen der Projektleitung erst ab 2020 zu planen beginnen möchte?*
- 5. Wann und mit welcher Verhandlungsbasis will der RR zusammen mit unseren nationalen Vertretern unseren Kantonsbahnhof in Bern verbindlich einfordern?*

6. *Sitzen mögliche Investitionspartner am Tisch bzw. sind sie im leitenden Ausschuss vertreten, so wie das im Kanton Uri gehandhabt wurde?*
7. *Weshalb ist der Projektlead nicht beim Kanton bzw. sitzt der RR nicht in der Projektleitung, obwohl es sich um einen Teil des Wirtschaftsraumes Brunnen-Goldau-Küssnacht handelt?*
8. *Besteht überhaupt eine verbindliche, längerfristige Zusage der SBB zu einem Neat-Halt in Arth-Goldau? Wann und in welcher Form wurde diese getätigt bzw. wenn ja, basiert die Gültigkeit dieser Zusage auf gewissen Bedingungen?*
9. *Müsste der Kanton Schwyz im Austausch mit der SBB nicht entschlossen auftreten und seine Forderungen vehement platzieren? Wie und wo hat der Kanton diesbezüglich seine Ziele formuliert bzw. wie sieht die diesbezügliche Strategie aus?*
10. *Wie hat der RR sein Lobbying in Bern zur Mitfinanzierung des Bahnhofs Arth-Goldau durch Bund und SBB aufgestellt?*
11. *Wie beteiligt sich der Kanton an der Finanzierung des ESP Arth-Goldau bzw. wie ist diese Finanzierung in die Gesamtentwicklung des Wirtschaftsraumes Brunnen-Goldau-Küssnacht eingebettet?“*

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage

Die Nachfrage nach Gewerbe- und Industrieflächen ist im Kanton Schwyz nach wie vor sehr gross. Gefragt sind grössere zusammenhängende Flächen an gut erschlossenen Lagen. Mit dem überarbeiteten und vom Bundesrat am 24. Mai 2017 genehmigten kantonalen Richtplan hat sich der Kanton Schwyz das Ziel gesetzt, Raum für neue Arbeitsplätze zu schaffen. Neben den bereits bestehenden, aber dispers verteilten und nur beschränkt verfügbaren Reserven in den Arbeits- oder Mischzonen, sollen an strategisch gut gelegenen Lagen primär im periurbanen Raum grössere und zusammenhängende Flächen für die Ansiedlung von Betrieben ausgeschieden werden. Eine gesamtheitliche Koordination zwischen Kanton und Gemeinden soll zudem eine optimale Planung, Entwicklung und Bewirtschaftung dieser Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sicherstellen und die Standortattraktivität des Kantons stärken.

Mit der neu eingeführten „ESP-Politik“ im kantonalen Richtplan hat der Kanton ein klares Bekenntnis zur Innenentwicklung und Schwerpunktsetzung in der Raumentwicklung abgegeben. Damit einher gehen neue Aufgaben, welche gemäss den Festlegungen im kantonalen Richtplan in erster Linie durch die Standortgemeinden zu lösen sind. Dennoch wird der Kanton im Rahmen der Innenentwicklung zunehmend gefordert. Insbesondere hat er seine hoheitlichen Aufgaben bei den Kantonsstrassen, beim öffentlichen Verkehr, beim Orts- und Denkmalschutz, bei der Wirtschaftsförderung, bei der Raumplanung und ganz allgemein koordinierend wahrzunehmen.

Mit der Schaffung von ESP kann die kantonale Wirtschaftsentwicklung auf wenige, konzentrierte und räumlich abgestimmte Standorte gelenkt werden. Der Kanton gestaltet damit nicht nur seine wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig. Er trägt auch – durch die gezielte Entwicklung am richtigen Ort – zum Erhalt der hohen Lebensqualität und zum sorgsamem Umgang mit dem Boden bei. In Zeiten des knappen Raums und der knappen Finanzen ist es unerlässlich, Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik gezielt aufeinander abzustimmen.

Mit der NEAT-Volleröffnung Ende 2020 wird das Bahnhofsgebiet Arth-Goldau zum wichtigsten ÖV-Knotenpunkt im inneren Kantonsteil. Mit dem Engagement des Kantons bei der NEAT-Fahrplanlegung konnte der Halt sämtlicher Intercity- und Eurocityzüge im Bahnhof Arth-Goldau gesichert werden. Das bringt für Arth-Goldau halbstündliche schnelle Direktverbindungen nach Zug –

Zürich und ins Tessin. Zudem wird das Busangebot im inneren Kantonsteil neu konsequent auf den Bahnknoten Arth-Goldau ausgelegt und auf dem Bahnhofplatz Arth-Goldau entsteht ein moderner Busbahnhof. Aufgrund der kantonalen Bedeutung des Bahnhofs Arth-Goldau hat der Regierungsrat der Gemeinde Arth eine Kostenbeteiligung des Kantons an die beitragsberechtigten Investitionssumme der Busdrehzscheibe Arth-Goldau in Aussicht gestellt.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Ist der ESP Bahnhof Arth-Goldau im Hinblick auf die nationalen Schnittstellen stufengerecht organisiert?

Ja. Der ESP Bahnhof Arth-Goldau ist unter der Leitung des Gemeinderats Arth in Zusammenarbeit mit dem Standortentwickler stufengerecht organisiert. Die thematischen und fachlichen Schnittstellen zu kantonalen- und Bundesinteressen sind identifiziert und der regelmässige Austausch zwischen Gemeinde, Kanton und Bund ist gewährleistet. Einerseits durch die personelle Vertretung des Kantons in der Steuerungsgruppe des ESP Arth-Goldau und andererseits durch die definierten Ansprechpersonen seitens der SBB für den Bahnhof Arth-Goldau. Zusätzlich findet ein mindestens halbjährlicher Austausch auf Stufe Vorsteher Baudepartement mit der SBB-Regionalleitung statt, wo auch die verschiedenen Projekte auf strategischer Ebene besprochen werden. Auf operativer Ebene findet ein regelmässiger Austausch zwischen den kantonalen Fachstellen und den SBB-Divisionen (Infrastruktur, Personenverkehr, Cargo, Immobilien) in verschiedenen Projekten statt.

2.2.2 Wo sieht der Regierungsrat die Chancen dieses Projekts, um den Wirtschaftsraum zwischen Brunnen und Küsnacht zum Laufen zu bringen?

Regionen stehen in einem zunehmenden Wettbewerb zueinander – nicht nur regional, sondern global. In diesem Wettbewerb sind nicht nur die optimalen Standortfaktoren entscheidend. Erfolgreiche Regionen müssen in diesem Wettbewerb in der Lage sein, ihre Potenziale zu nutzen und sich dabei ständig neu zu konfigurieren. Kantone und Gemeinden werden mit dem revidierten Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG) verpflichtet, die Siedlungsentwicklung stärker auf die Innenentwicklung und Verdichtung auszurichten. Die ESP im inneren Kantonsteil entlang der Gotthardachse bieten für die ganze Region grosse Chancen: Einerseits, dass sich heimische Unternehmen räumlich entwickeln können, und andererseits auch neue Firmen angesiedelt werden können. Beides dient der Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze. Die räumliche Entwicklung der ESP muss jedoch von den Gemeinden stark gesteuert werden.

2.2.3 Wie will der RR mit der aktuellen Projektkonstellation, also ohne direkten Einsitz, die nötigen Verbindlichkeiten besonders vonseiten der nationalen Partner und Schnittstellen herstellen?

Der Regierungsrat pflegt einen intensiven und regelmässigen Austausch über die bestehenden Plattformen, die sich in der Vergangenheit und in der Gegenwart bewährt haben.

2.2.4 Wie soll ein Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Goldau entwickelt werden, wenn die Entscheidungsträger der SBB gar nicht am Tisch sitzen, da sie gemäss Informationen der Projektleitung erst ab 2020 zu planen beginnen möchte?

Gemäss SBB ist der Raumbedarf für den ab 2019 startenden Korridorrahmenplan Rotkreuz – Aldorf derzeit noch nicht bekannt. Im Zusammenhang mit dem Güterverkehr, der erforderlichen Infrastruktur sowie der Verlängerung der SBB-Doppelspur in Walchwil sind noch zahlreiche Fragen offen. Entsprechend können die SBB aktuell noch keine konkreten Aussagen machen. Die SBB sind jedoch eng in den laufenden Prozess eingebunden (u.a. auch in den Studienauftrag).

Für die Projektleitung des ESP sind die Ansprechpartner seitens der SBB-Divisionen festgelegt und kommuniziert. Es bestehen diesbezüglich keine Defizite in der Kommunikation zwischen Gemeinde, Kanton und den SBB.

2.2.5 Wann und mit welcher Verhandlungsbasis will der RR zusammen mit unseren nationalen Vertretern unseren Kantonsbahnhof in Bern verbindlich einfordern?

Es findet zwischen den Vertretern des Regierungsrates und den Schwyzer Mitgliedern der Bundesversammlung ein regelmässiger Informationsaustausch statt, wo auch die Interessenlagen des Kantons bezüglich des Bahnknotens Arth-Goldau thematisiert werden.

2.2.6 Sitzen mögliche Investitionspartner am Tisch bzw. sind sie im leitenden Ausschuss vertreten, so wie das im Kanton Uri gehandhabt wurde?

Mit den Rigi-Bahnen AG, der Bovesta AG, der Kaufmann AG, den SBB und den Post Immobilien sind derzeit die wichtigsten Grundeigentümer in die ESP-Planungen in Arth-Goldau involviert. Der Gemeinderat und der beauftragte Standortentwickler sind in einem regelmässigen Austausch mit den involvierten Grundeigentümern. Das kantonale Amt für Wirtschaft ist zudem in der Positionierung des ESP Bahnhof Arth-Goldau engagiert, steht im Austausch mit interessierten Investoren und betreibt national und international Standortpromotion.

2.2.7 Weshalb ist der Projektlead nicht beim Kanton bzw. sitzt der RR nicht in der Projektleitung, obwohl es sich um einen Teil des Wirtschaftsraumes Brunnen-Goldau-Küssnacht handelt?

Die hoheitliche Zuständigkeit für die Nutzungs- und Erschliessungsplanung liegt im Kanton Schwyz bei den Gemeinden. Diese Gemeindeautonomie wird von den Gemeinden denn auch regelmässig eingefordert. Entscheidend ist die kontinuierliche, stufengerechte Zusammenarbeit und Koordination zwischen der Standortgemeinde Arth und dem Kanton, insbesondere dem Volkswirtschaftsdepartement und dem Baudepartement, aber auch den zuständigen Bundesstellen und den SBB. Diese Art und Weise der Zusammenarbeit hat sich im Projekt ESP Arth-Goldau bisher bewährt.

2.2.8 Besteht überhaupt eine verbindliche, längerfristige Zusage der SBB zu einem Neat-Halt in Arth-Goldau? Wann und in welcher Form wurde diese getätigt bzw. wenn ja, basiert die Gültigkeit dieser Zusage auf gewissen Bedingungen?

Mit dem Bau der NEAT entsteht die erste europäische Flachbahn durch die Alpen. Sie ermöglicht die Umsetzung wichtiger Ziele der Schweizer Verkehrspolitik:

- 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).

Ab 2021 wird der Ceneri Basistunnel in Betrieb genommen. Das Angebot für den Personenverkehr im Nord-Süd Korridor wird zum Halbstundentakt ausgebaut. Dies bedeutet für den Kanton halbstündliche Direktverbindungen ab Arth-Goldau in Richtung Zug–Zürich, Luzern und Tessin. Die halbstündlichen Reiseverbindungen sind auch in den zukünftigen Bahnplanungen der Jahre 2025, 2035 und 2050 enthalten. Es existieren keine Bedingungen für den halbstündlichen EC/IC-Halt in Arth-Goldau.

2.2.9 Müsste der Kanton Schwyz im Austausch mit der SBB nicht entschlossen auftreten und seine Forderungen vehement platzieren? Wie und wo hat der Kanton diesbezüglich seine Ziele formuliert bzw. wie sieht die diesbezügliche Strategie aus?

Von Beginn an stand fest, dass der Kanton Schwyz maximal einen Halteort am Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten wird. Der Regierungsrat engagierte sich in der Fahrplan-Gestaltung stark für den NEAT-Halt auf Schwyzer Kantonsgebiet. Der Halt halbstündlicher Euro-City- bzw. InterCity-Züge in Arth-Goldau konnte damit erwirkt werden. Der Regierungsrat orientiert sich dabei an den Zielen der kantonalen öV-Strategie 2030. Diese sieht halbstündliche Fernverkehrsverbindungen in alle Richtungen ab dem Knoten Arth-Goldau, sowie viertelstündliche Verbindungen zwischen Brunnen und Arth-Goldau vor.

2.2.10 Wie hat der RR sein Lobbying in Bern zur Mitfinanzierung des Bahnhofs Arth-Goldau durch Bund und SBB aufgestellt?

Die Finanzierung des Bahnhofs Arth-Goldau (Gleisinfrastrukturen und Perronanlagen) erfolgt durch eine Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB. Für den Kanton Schwyz und die Gemeinde Arth fallen hierfür keine Kosten an. Busbahnhöfe und Bahnhofplätze sind nicht Bestandteil der Bahnfinanzierung. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Gemeinde Arth. Der Kanton kann gemäss § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 16. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) Investitionsbeiträge an Busdreh scheiben leisten oder Investitionsdarlehen gewähren, wenn die vorgesehene Investition für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist.

Mit Schreiben vom 30. Oktober 2017 reichte die Gemeinde Arth beim Baudepartement eine Voranfrage für einen Investitionsbeitrag an die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Arth-Goldau ein. Das Gesamtprojekt beinhaltet den Bau eines oberirdischen Busbahnhofs mit fünf behindertengerechten Haltekannten, einer Tiefgarage mit 60 Kurzzeit-Parkplätzen, den Abbruch des Postgebäudes sowie den Anschluss der Tiefgarage an die bestehende Tiefgarage der Bovesta AG. Zudem ist vorgesehen, den Bushof zeitgemäss auszustatten und den Bahnhofplatz als Ganzes aufzuwerten. Mit Beschluss Nr. 997/2017 hat der Regierungsrat der Gemeinde Arth eine Kostenbeteiligung des Kantons von 40% der beitragsberechtigten Investitionssumme der Busdreh scheibe Arth-Goldau in Aussicht gestellt. Vorbehalten bleibt die Prüfung des Investitionsgesuchs im ordentlichen Verfahren, insbesondere der Beschluss des Kantonsrates.

2.2.11 Wie beteiligt sich der Kanton an der Finanzierung des ESP Arth-Goldau bzw. wie ist diese Finanzierung in die Gesamtentwicklung des Wirtschaftsraumes Brunnen-Goldau-Küssnacht eingebettet?

Die betroffenen Gemeinden erhalten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr, der Neuen Regionalpolitik (NRP) sowie den Agglomerationsprogrammen finanzielle Zuschüsse für die ESP-Entwicklung. Zudem beteiligt sich der Kanton an Anschlusswerken an die Kantonsstrassen entsprechend der Interessenlage. Flankierend können zukünftig Beiträge auch aus dem kommunalen oder kantonalen Mehrwertabgabe-Fonds für ESP-Projekte eingesetzt werden.

Das Dokument „ESP-Politik des Kantons Schwyz“, welches vom Volkswirtschaftsdepartement erstellt und vom Regierungsrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde, vermittelt einen Überblick sämtlicher zur Verfügung stehender Instrumente und Massnahmen, wie der Kanton einen Beitrag zum Gelingen der verschiedenen ESP im Kanton Schwyz leisten kann. Die „ESP-Politik des Kantons Schwyz“ legt die Form und den Inhalt der Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Gemeinden und dem Kanton fest. Es ist aufgeschaltet unter www.sz.ch/raumentwicklung -> Kantonale Planung.

Beschluss des Regierungsrates

1. Der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Volkswirtschaftsdepartement; Amt für Raumentwicklung; Amt für Wirtschaft.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

