

Brunnen, 4. Juli 2019

Buswendeplatz mit Seeblick – Muss das sein?

Beantwortung KA 13/19

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 4. Juni 2019 haben die Kantonsräte Jonathan Prelicz und Andreas Marty folgende Kleine Anfrage eingereicht:

„Das öV-Grundangebot 2020-2023 des Kantons sieht vor, die heutige Busverbindung zwischen Arth und Walchwil aufzuheben. Bereits in der parlamentarischen Beratung zum neuen öV-Grundangebot 2020-2023 hat sich die SP als einzige Fraktion gegen die Streichung dieses Busangebots ausgesprochen. Im kantonalen Nutzungsplan im Bericht vom 25. März 2019 zur Buswendschleife Aazopf, Arth kann nachverfolgt werden, welche Auswirkungen die aktuellen Pläne zur Folge haben. Mittlerweile liegt auch das Baugesuch zu diesem Projekt auf. Die Kosten werden sich auf 1.8 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/- 30%) belaufen, die Bauzeit ist zirka ein halbes Jahr und die Umsetzung wird voraussichtlich im Jahr 2020 stattfinden. Nicht nur die hohen Kosten, sondern auch der geplante Standort der Buswendschleife befremden. So ergeben sich durch den Bau der Buswendschleife und des seeseitigen Trottoirs Eingriffe in den Gewässerbereich und ins Seeufer. Auf einer Länge von 110 Metern soll einer der wenigen im Siedlungsbereich liegenden öffentlich zugängigen Landstreifen am See verbaut werden.

Laut dem erwähnten Bericht würde durch eine Verschiebung der Buswendschleife in Richtung Walchwil die Fahrplanstabilität nicht mehr gewährleistet sein. Eine Weiterfahrt des Busses von der Haltestelle Aazopf bis zur bestehenden Buswendschleife St. Adrian würde laut aktuellem Fahrplan vier Minuten beanspruchen, also hin und zurück zirka acht bis zehn Minuten. Die Aufrechterhaltung, respektive ein Ausbau oder eine Anpassung der Busverbindung Arth-Walchwil würde daher kaum unverhältnismässig hohe Kosten verursachen. Zudem: Neben den immensen Kosten für die neue Wendschleife und dem Landverschleiss, verursacht die aktuell beschlossene Aufhebung der Buslinie Arth-Walchwil auch ganz klar eine verlängerte Reisezeit zwischen Arth und Walchwil.

1. Welche Kosten sparen die Gemeinde Arth und der Kanton mit der Aufhebung der täglich 13 Busverbindungen nach Walchwil?

2. *Wie hoch wären die jährlichen Mehrkosten, wenn der Busbetrieb statt in der jetzt geplanten Wendeschlaufe beim Aazopf bis zur bestehenden Wendeschlaufe St. Adrian in Walchwil geführt werden müsste, mit gleichzeitiger Gewährung der Fahrplanstabilität zu den Anschlüssen im Bahnhof Goldau und wie hoch wären die jährlichen Mehrkosten, wenn die geplante Durchmesserlinie Schwyz-Goldau-Arth in Richtung Walchwil-Zug weitergeführt und mit dem dort bestehenden Angebot kombiniert wird?*
3. *Welche alternativen Standorte sind für die Buswendeschlaufe geprüft worden?*

Wir bedanken uns beim Regierungsrat für das Beantworten unserer Fragen.“

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Allgemeines

Die Buslinie Arth-Goldau – Arth – Walchwil verkehrt seit 1989. Sie führt durch zwei sich stark unterscheidende Raumtypen. Der Streckenabschnitt Arth-Goldau – Oberarth – Arth (4.4 km) führt durch urbanes und periurbanes Gebiet. Die Nachfrage und das Potenzial für den öffentlichen Verkehr sind gross. Der Streckenabschnitt Arth – Walchwil (4.7 km) führt durch Landschaftsraum. Die Nachfrage und das Potenzial sind gering.

Am 14. Dezember 2003 konnte im Bereich Arth Aazopf eine Buswendeschlaufe beim Busdepot in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme dieser Wendemöglichkeit erlaubte damals, den gezielten Ausbau des Angebots zum Halbstundentakt im nachfragestarken Streckenabschnitt zwischen Oberarth – Arth-Goldau.

Im Fahrplan 2019 (vor Spezialfahrplan Sperre Zugersee Ost) verkehrt die Buslinie im Abschnitt Arth-Goldau – Arth zur Hauptverkehrszeit im 20-Minutentakt. Im Streckenabschnitt Arth – Walchwil ist das Angebot aufgrund der geringen Nachfrage deutlich reduziert. Die Buswendemöglichkeit befindet sich heute auf einem privaten Grundstück im Bereich Arth, Klostermatt. Sie kann befristet als Übergangslösung genutzt werden.

Dreiviertel aller Buskurse wenden in Arth. Mit dem Bus-Wendemanöver kann die Anzahl benötigter Busse und die Anzahl Stunden des Fahrpersonals reduziert werden. Die Produktivität des Angebots ist grösstmöglich.

Bund und Kantone bestellen gemeinsam die Angebote des öffentlichen regionalen Personenverkehrs. Die Mitfinanzierung des Bundes setzt eine hohe Wirtschaftlichkeit des Angebots voraus. Mit einer Buswendeschlaufe in Arth kann im dicht besiedelten Streckenabschnitt Arth – Oberarth – Arth-Goldau ein attraktives öV-Angebot angeboten werden. Die finanziellen Mittel werden zielgerichtet eingesetzt. Für die 12 000 Einwohner/innen der Gemeinde Arth wird der höchstmögliche Nutzen erzielt.

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 wird die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT vollendet. Die Flachbahn durch die Alpen wird Realität und ermöglicht einen Quantensprung in Europas Mobilität. Der Personenverkehr profitiert von schnelleren und zusätzlichen Zugverbindungen.

Sämtliche Reisezüge werden in Arth-Goldau halten. In Arth-Goldau bestehen halbstündliche Reiseverbindungen in die grossen Zentren der Schweiz. Arth-Goldau wird aus allen Landesteilen schnell erreicht. Die Bedeutung des Bahnhofs Arth-Goldau wird nochmals wesentlich gesteigert.

Damit die ganze Region Innerschwyz mitprofitieren kann, wird das Buskonzept im Schwyzer Talkessel ab 2021 umgestaltet und auf den NEAT-Knoten Arth-Goldau ausgerichtet. Mit dem neuen Buskonzept ab 2021 (Talkesselkonzept) verkehren die Buslinien aus dem Talkessel Schwyz als Durchmesserlinien via Schwyz Zentrum nach Arth-Goldau weiter bis nach Arth.

Das neue Talkesselkonzept ermöglicht viele zusätzliche Direkt- und Anschlussverbindungen und eine höhere Angebotsdichte. Die Ausrichtungen auf die öV-Verkehrsknotenpunkte Arth-Goldau und Schwyz Zentrum schaffen neue attraktive regionale und überregionale Reiseverbindungen.

Das Bus-Wendemanöver in Arth bleibt auch im neuen Talkesselkonzept ab 2021 das zentrale Element für eine attraktive Erschliessung der Gemeinde Arth mit dem öffentlichen Verkehr. Neu wenden alle Busse in Arth. Sämtliche Reiseverbindungen, inklusive die Destination Walchwil, werden via Arth-Goldau erreicht.

Die Gemeinde Arth profitiert ab 2021 von einem attraktiven öV-Angebot. Zwischen Arth, Oberarth und Goldau verkehren vier Bus-Verbindungen pro Stunde. Zwei Verbindungen ermöglichen den Halbstundentakt in die grossen Zentren der Schweiz (mit Umsteigen zu den Zügen beim Bahnhof Arth-Goldau). Die anderen beiden Busverbindungen führen als Direktverbindung nach Schwyz ins Zentrum und zu vielen weiteren Destinationen im Talkessel Schwyz. Arth und Schwyz sind neu halbstündlich direkt verbunden.

Bund und Kantone bestellen gemeinsam Angebote des regionalen Personenverkehrs. Die Mitfinanzierung des Bundes setzt eine hohe Produktivität des Angebots voraus. Der Fahrplan mit vier Verbindungen pro Stunde von/nach Arth kann mit zwei Bussen im Einsatz sehr effizient produziert werden. Die Buslinie verfügt über sehr kurze Standzeiten (Reservezeiten) in Arth.

2.2 Beantwortung der Fragen

1. Welche Kosten sparen die Gemeinde Arth und der Kanton mit der Aufhebung der täglich 13 Busverbindungen nach Walchwil?

Das Talkesselkonzept hat nicht zum Ziel, Kosten einzusparen. Viel mehr wird ab 2021 in ein deutlich verbessertes öV-Angebot investiert. Die Reisenden im Schwyzer Talkessel und insbesondere die rund 12 000 Einwohner/innen der Gemeinde Arth werden von einem attraktiveren öV-Angebot profitieren.

Das Talkesselkonzept verändert das bestehende Betriebskonzept grundlegend. Neu werden die Buslinien aus dem Talkessel (Muotathal, Brunnen, Schwyz Zentrum) nach Arth-Goldau und weiter bis nach Arth verlängert. Die Anschlussbeziehungen zur Bahn im NEAT-Knoten Arth-Goldau und die Anschlussbeziehungen zu den Bussen im Busknoten Schwyz Zentrum bestimmen neu den Fahrplan in der Gemeinde Arth.

Mit dem Talkesselkonzept führen neu vier Verbindungen pro Stunde von/nach Arth. Das Fundament für diese vier Verbindungen sind effiziente Busumläufe. Dazu braucht es ein Wendemanöver in Arth. Mit Einzelverbindungen nach Walchwil lassen sich diese nicht kombinieren.

Der Nachteil der verlängerten Reisezeit zwischen Arth und Walchwil, mit Fahrt via Bahn, betrifft einzelne Reisende. Hingegen profitieren alle Reisenden von vielen neuen lokalen, regionalen und nationalen Verbindungen.

Das Talkesselkonzept bedeutet eine deutliche Verbesserung in der öV-Mobilität. Das Reisen mit dem öffentlichen Verkehr in der Gemeinde Arth wird zur Alternative. Der öffentliche Verkehr kann mehr Anteile am Gesamtverkehr übernehmen und damit zur Entlastung im Strassenverkehr beitragen.

2. Wie hoch wären die jährlichen Mehrkosten, wenn der Busbetrieb statt in der jetzt geplanten Wendeschleife beim Aazopf bis zur bestehenden Wendeschleife St. Adrian in Walchwil geführt werden müsste, mit gleichzeitiger Gewährung der Fahrplanstabilität zu den Anschlüssen im Bahnhof Goldau und wie hoch wären die jährlichen Mehrkosten, wenn die geplante Durchmesserlinie

Schwyz-Goldau-Arth in Richtung Walchwil-Zug weitergeführt und mit dem dort bestehenden Angebot kombiniert wird?

Die Mehrkosten für das öV-Angebot einer Verlängerung des Busbetriebs von Arth – Walchwil, St. Adrian würden rund 900 000 Fr. pro Jahr betragen.

Ein Buswendemanöver mit Gelenkbussen aus Richtung Arth lässt sich, ohne Anpassungen bzw. Erweiterung der bestehenden Infrastruktur in Walchwil, St. Adrian, nicht realisieren.

Dies bedeutet, dass der Busbetrieb mindestens bis Walchwil, Bahnhof verlängert werden müsste. Die Mehrkosten für eine Verlängerung des Busbetriebs von Arth – Walchwil, Bahnhof würden circa. 1.5 Mio. Franken pro Jahr betragen.

Der Kanton Zug erschliesst die Gemeinde Walchwil ab 2021 hauptsächlich mit verbesserten Direktverbindungen der Stadtbahn Zug auf der Schiene. Das bestehende Busangebot wird reduziert. Der Kanton Schwyz erschliesst die Gemeinde Arth ab 2021 mit einem verbesserten Busangebot über den NEAT-Knoten Arth-Goldau. Eine Kombination vom Talkesselkonzept mit dem Zuger Buskonzept schliesst sich aus.

Anmerkungen:

Im Talkesselkonzept wenden die Busse in Arth in maximal vier Minuten. In diesen vier Minuten ist das Wendemanöver, ein Halt zum Ein- und Aussteigen, sowie eine Zeitreserve für die Fahrplanstabilität enthalten. Das Zeitfenster zwischen Ankunft und Abfahrt der Busse am Linienende in Arth kann nicht verlängert werden. Es ist durch die Ankünfte und Abfahrten der Züge im NEAT-Knoten Arth-Goldau und der Busse im Busknoten Schwyz Zentrum bestimmt.

Für eine Verlängerung des Busbetriebs von Arth in Richtung Walchwil müssten zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonal eingesetzt werden. Eine Verlängerung bis nach Walchwil, St. Adrian würde pro Fahrplanstunde ein zusätzliches Fahrzeug mit Chauffeur auslösen. Für die Verlängerung bis nach Walchwil, Bahnhof wären pro Fahrplanstunde zwei zusätzliche Fahrzeuge mit Chauffeur erforderlich.

Die Wendeschleife Walchwil, St. Adrian ist für kleinere Fahrzeuge konzipiert und für Bus-Wendemanöver aus Richtung Walchwil vorgesehen. Ein Buswendemanöver mit Gelenkbussen aus Richtung Arth lässt sich mit der bestehenden Infrastruktur in Walchwil, St. Adrian nicht realisieren. In Walchwil, Bahnhof sind Buswendemanöver aus Richtung Arth betrieblich machbar.

Das Nachfragepotenzial im Streckenabschnitt Arth – Walchwil rechtfertigt kein Angebot mit vier Verbindungen pro Stunde. Die zusätzlichen Kosten von rund 1.5 Mio. Franken pro Jahr im Vergleich zum erzielten Nutzen sind unverhältnismässig hoch und würden die Wirtschaftlichkeit des Talkesselkonzepts gefährden. Eine Finanzierung durch Bund, Kanton Schwyz und Kanton Zug ist ausgeschlossen.

3. Welche alternativen Standorte sind für die Buswendeschleife geprüft worden?

Die technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stellen konkrete Anforderungen an den Standort der Buswendeschleife Arth. Einerseits sollen die Wohngebiete Aazopf (Seebad), Chäppeli, Fischmatt und Tafelstatt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein, andererseits bestimmen die Zugs- und Busfahrpläne sowie die Busumläufe, dass der Standort für die Buswendeschleife maximal im Bereich der Strasseneinfahrt Rufibergstrasse / Zugerstrasse liegen darf. Mit einer Verschiebung der Buswendeschleife näher Richtung Walchwil kann der Fahrplan nicht gewährleistet werden. Zusätzlich sind die Anliegen der verschiedenen Interessengruppen zu berücksichtigen, um eine für die Öffentlichkeit bestmögliche Lösung zu realisieren.

Unter diesen Anforderungen wurden verschiedene Standort-Varianten, im Bereich der Badi Arth bis zur Einmündung Rufibergstrasse, analysiert, geprüft und bewertet. Der im kantonalen Nutzungsplan «Buswendeschlaufe Aazopf Arth», aufgezeigte Standort ist die Bestvariante. Die geplanten Infrastrukturen liegen in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Im Bauprojekt sind zusätzlich zur Buswendeschlaufe auch eine neue, behindertengerechte Bushaltestelle Arth, Chäppeli und eine verbesserte Fussgängerführung enthalten.

Die Gemeinde Arth sowie die Grundeigentümerin der benötigten Baufläche haben das Projekt zustimmend zur Kenntnis genommen, was für eine zeitnahe Umsetzung von Vorteil ist.

Eine Buswendemöglichkeit in Arth sichert langfristig ein dichter Fahrplankontakt zwischen Arth, Oberarth und Arth-Goldau. Zudem kann ein attraktiver öV-Zugang für die Wohngebiete Aazopf, Chäppeli, Fischmatt und Tafelstatt geschaffen werden.

2.3 Zustellung: Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatskanzlei (Staatsschreiber, Sekretariat Kantonsrat, Kommunikationsbeauftragter); Baudepartement; Tiefbauamt; Amt für öffentlichen Verkehr; Medien.

Baudepartement des Kantons Schwyz
Departementsvorsteher

Othmar Reichmuth, Regierungsrat

Zustellung an die Medien: 8. Juli 2019