

Beschluss Nr. 517/2019

Schwyz, 20. August 2019 / pf
Versandt am: 27. August 2019

Busdrehzscheibe Bahnhofplatz Arth-Goldau: Investitionsbeitrag

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Die Gemeinde Arth beantragt mit dem Gemeinderatsbeschluss Nr. 212 vom 29. April 2019 einen Investitionsbeitrag vom Kanton Schwyz an die Busdrehzscheibe Bahnhofplatz Arth-Goldau. Die rechtliche Grundlage für den Investitionsbeitrag an den Infrastrukturausbau beim Bahnhof Arth-Goldau findet sich im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100). Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) wurde bei der Planung einbezogen und hat das Projekt begleitet.

Die Aufwertung des Bahnhofplatzes und die Anpassung der Bushaltekanten an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002 (BehiG, SR 151.3) sind dringend notwendig. Damit wird der erheblichen Bedeutung des Bahnhofs Arth-Goldau in seiner Funktion als NEAT-Bahnhof des Kantons Schwyz sowie als Busdrehzscheibe Rechnung getragen. Die qualitativen und quantitativen Anforderungen für einen Investitionsbeitrag sind mehrheitlich erfüllt. Die gesetzliche Grundlage ist gegeben, damit der Kanton Schwyz auf das Investitionsgesuch eingehen kann. Die Kantonsbeteiligung an der Busdrehzscheibe Bahnhof Arth-Goldau von 7.276 Mio. Franken inklusive Mehrwertsteuer (MWST) richtet sich anteilmässig nach dem Nutzen für den Regionalverkehr. Aufgrund dessen werden die Kosten gleich wie beim Angebot (§ 9 GöV) aufgeteilt, 40% werden durch den Kanton und 60% werden durch die Gemeinde finanziert. Der Investitionsbeitrag des Kantons wird als à fonds perdu Beitrag ausgerichtet.

2. Ausgangslage

2.1 Entwicklung

Der Bahnhof Arth-Goldau hat sich in den vergangenen Jahren zu einer regionalen Busdrehzscheibe entwickelt. Neben der Buslinie „Arth-Goldau – Arth – (Walchwil)“ kamen mit den Jahren die Buslinien „Arth-Goldau – Steinerberg – Sattel“ und „Goldau – Lauerz – Schwyz SBB – (Muotathal)“

dazu. Durch die zentrale Lage im Schienennetz ist Arth-Goldau ausserdem im Störfungsfall häufig Knotenpunkt für Bahnersatzkurse.

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (CBT) 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. Die Bedeutung des Bahnhofs Arth-Goldau wird nochmals wesentlich gesteigert.

Ab dem Fahrplan 2021 bestehen in Arth-Goldau halbstündliche Reiseverbindungen in die grossen Zentren der Schweiz. Arth-Goldau wird aus allen Landesteilen schnell erreicht. Die ganze Region Innerschwyz profitiert mit. Dazu wird das Busangebot ab 2021 umgestaltet und auf den NEAT-Knoten Arth-Goldau ausgerichtet. Zu diesem Zeitpunkt werden am Bahnhof Arth-Goldau bis zu fünf Haltekanten benötigt.

Mit dem Projekt „Busdrehzscheibe Bahnhofplatz Arth-Goldau“ soll der wichtige öV-Knotenpunkt am Bahnhof Arth-Goldau seinem Stellenwert entsprechend aufgewertet werden. So werden die Aufenthaltsqualität und die Übersichtlichkeit verbessert sowie die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn auf die künftigen Bedürfnisse ausgerichtet. Der Baukredit wurde von den Stimmberechtigten der Gemeinde Arth am 19. Mai 2019 an der Urnenabstimmung genehmigt. Der Betrag ist im Voranschlag 2019 sowie in den Finanzplanjahren 2020 und 2021 der Gemeinde Arth eingestellt.

2.2 Angebot öV

Ab dem Fahrplan 2021 verkehren die Fernverkehrszüge halbstündlich Richtung Norden nach Zug – Zürich und Luzern. Richtung Süden verkürzt sich die Reisezeit durch die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels nochmals um 20 Minuten. Locarno wird ab Arth-Goldau über die Gotthard-Panoramastrecke neu wieder umsteigefrei erreicht.

Der Fahrplan 2021 bringt eine leicht veränderte Fahrplanstruktur bei den Fernverkehrs- und Regionalverkehrszügen. Die Busanbindung zum Neat-Knoten Arth-Goldau gewinnt für die umliegenden Ortschaften und Gemeinden in Innerschwyz an Bedeutung.

Das Busangebot im Schwyzer Talkessel wird umgestaltet und auf den NEAT-Knoten Arth-Goldau ausgerichtet. Im neuen Buskonzept fahren die Buslinien ab Arth als Durchmesserlinien via Bahnhof Arth-Goldau direkt ins Zentrum von Schwyz, nach Steinen, Ibach, zum Kantonsspital, nach Muotathal und vielen weiteren Destinationen. Am Bahnhof Arth-Goldau bestehen gute Anschlussverbindungen zu den Schnellzügen. Die ganze Region profitiert vom NEAT-Angebot. Für zahlreiche regionale Busverbindungen wird das Umsteigen entfallen. Das Reisen mit dem öV wird einfacher und bequemer.

3. Gesetzliche Grundlage

3.1 Revisionen des GöV

Das GöV hat zum Ziel, alle Gemeinden im Kanton Schwyz mit dem öffentlichen Regionalverkehr angemessen zu erschliessen. Der Kanton Schwyz konnte bis zur Teilrevision des GöV im November 2009 nur Investitionsbeiträge gewähren, wenn sich der Bund auch daran beteiligte. Um die gewünschten Angebote und Qualitätsansprüche im Regionalverkehr sicherzustellen oder auszubauen, benötigte es zwingend eine Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den Kanton. Es drängte

sich auf, einen grösseren Handlungsspielraum zu schaffen, damit sich der Kanton Schwyz auch ohne Mitwirkung des Bundes an Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Regionalverkehrs beteiligen kann. Das Stimmvolk des Kantons Schwyz stimmte am 29. November 2009 der Teilrevision des GöV zu.

Mit dem Ja zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) haben Volk und Stände 2014 die Grundlagen geschaffen, um die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig sicherzustellen. Diese Änderungen bedingten eine Anpassung des GöV. Neben den formalen Anpassungen durch die neue FABI-Gesetzgebung wurde auch eine grammatikalische Anpassung des Texts gemacht. Mit der ausdrücklichen Formulierung, dass sich der Kanton auch an Investitionen bei Busdreh scheiben von Bezirken und Gemeinden beteiligen kann, wurde der bereits vorher gängigen Praxis Rechnung getragen. Der Kantonsrat hat am 30. Juni 2016 die Teilrevision genehmigt.

3.2 Voraussetzung für Investitionsbeiträge

Gemäss § 6 Abs. 1 GöV kann der Kanton Schwyz ausserhalb des Bahninfrastrukturfonds Investitionsbeiträge leisten, wenn die vorgesehene Investition für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist. Der Kanton Schwyz kann sich auch an Investitionen in Busknoten mit mehreren Umsteigebeziehungen beteiligen, wenn davon eine ganze Region profitiert (§ 6 Abs. 2 GöV).

Eine erhebliche Bedeutung ist dann gegeben, wenn der Verzicht auf die Investition zu einer Angebotseinschränkung führt oder einen notwendigen Angebotsausbau verhindert. Ist eine Investition von bedeutendem lokalem Nutzen (z.B. Investitionen in kundenfreundliche Anlagen), kann der Kanton seinen Beitrag von Leistungen der direkt interessierten Gemeinden und Bezirke abhängig machen. Die Gemeinde Arth hat sich für die Weiterentwicklung der Busdreh scheibe Arth-Goldau stark eingesetzt und den Kanton von Anfang an in die Planungen miteinbezogen.

4. Projekt

4.1 Technischer Beschrieb

Auf dem Bahnhofplatz sollen insgesamt fünf Gelenkbus-Haltekanten erstellt werden. Vier davon werden bereits ab Ende 2020 für Regionalbusse benötigt. Der fünfte Perron ist vorerst für Bahn ersatzbusse und mittelfristig als Reserve für weitere Regionalbusse vorgesehen.

Das BehiG verlangt besondere bauliche Ausführungen. Die Gelenkbus-Perrons müssen 22 cm hoch gebaut werden. Betrieblich besteht zudem das Bedürfnis, dass die einzelnen Busperrons unabhängig voneinander angefahren werden können. Diese beiden Anforderungen stellen grosse Ansprüche an die Fahrbahngeometrie, da die hohen Perronkanten nicht überschleppt werden können. Nach durchgeführten Fahrversuchen erfüllt die vorliegende, platzsparende Lösung diese Anforderungen. Sie ist möglich, weil die Busse beim Einbiegen zur Haltekante auf die Gegen fahrbahn ausholen können, da dort nur Busse und Taxis verkehren.

Sämtliche Fahrbahnflächen werden aufgrund der Radlasten und Wendemanöver mit einem Beton hartbelag ausgebildet. Die nicht befahrene Teilfläche inmitten der Verkehrsfläche des Bahnhofplatzes wird eine Oberflächenstruktur erhalten, welche in der Nachbildung dem Gesteinsmaterial Nagelfluh ähnlich ist. Die Fussgängerflächen werden mit Asphaltbelägen versehen. Sie gehen fliegend in die angrenzenden Verkehrsflächen auf den SBB-Perrons über. Die in ovaler Form ausgebildeten Sitzgelegenheiten für den Aufenthalt von Personen abseits der Verkehrsflächen werden mit Bäumen, Sitzbänken und mit einem Brunnen flankiert.

Die fünf Perrondächer werden mit einer auf Stahlstützen liegenden verzinkten Stahlträgerkonstruktion ausgeführt. Die Dachuntersicht soll zur optischen Wirkung mit verzinkten Stahlplatten verkleidet werden, die Dachhaut erfolgt mittels Bitumenabdichtung auf Holzträgerplatten. Als Nuttschicht ist ein Substrat/Kiesgemisch vorgesehen. In die Dachkonstruktion integriert sind Solarpaneele, welche den Strombedarf in der Tiefgarage für die Beleuchtung und den Betrieb von Geräten und Anlagen unterstützen. Die Perrons werden mit je einer Informationstafel mit Hinweis auf Buslinien und Fahrplan ausgestattet. Weiter werden elektronische Abfahrtsanzeigen an den Perrondächern montiert. Auf den Perrons werden zudem windgeschützte Sitzgelegenheiten angeboten.

Der gedeckte Fahrradunterstand nordseits des Busbahnhofs und der neue Treppenaufgang zur angrenzenden Privatliegenschaft (Pärkli, KTN 3466) werden bezüglich Formensprache, Konstruktion und Materialisierung in Anlehnung zu den Perrondächern ausgebildet und treten dezent in Erscheinung.

4.2 Tiefgarage

Das Bauprojekt zeigt eine eingeschossige Tiefgarage mit 47 öffentlich zugänglichen Parkplätzen, zwei Behinderten-, sechs Kiss + Ride- und drei Mobility-Parkplätzen. Damit werden die heute bestehenden Parkplätze auf dem Bahnhofplatz, die dem Bushof weichen müssen, ersetzt. Die Ausgestaltung der Tiefgarage entspricht den Normen für öffentliche Tiefgaragen (Parkplatzbreite 2.60 m, Durchfahrtshöhe 2.50 m). Die Zufahrt erfolgt über eine unmittelbar nach dem Kreisels rechts abzweigende Zufahrtsrampe. Der Personenzugang zum Bahnhofplatz ist über zwei hinreichend breite und übersichtliche Treppen vorgesehen. Der Hauptzugang ist mit einem Lift ausgestattet und führt aus der Tiefgarage zum neuen Kiosk und zum Gleis 4. Über den Nebenzugang gelangt man zu Gleis 5 und zum Rigi-Bahn Hochperron. Für die Bewirtschaftung der Parkplätze wird eine Schrankenanlage mit Ticketautomaten installiert, wobei in den ersten 15 Minuten gratis parkiert werden kann, um Zubringer- und Abholfahrten unkompliziert zu ermöglichen. Die Tiefgarage wird 24 Stunden geöffnet sein. Die Tiefgaragenplätze sollen primär Geschäftskunden und damit für die Parkierung im Stundenbereich zur Verfügung stehen. Im Projekt integriert sind im Weiteren Räume für Technik und Wartung. Die Tiefgarage verfügt über eine Abluftanlage. Kostenpflichtige Langzeitparkplätze werden von SBB-Immobilien auf der Bahnhof-Südseite angeboten.

4.3 Neues Kioskgebäude

Der heutige Kiosk steht zur Hälfte auf einer Baurechtsparzelle, welche die Gemeinde der SBB vor über 20 Jahren bis Ende 2035 zur Verfügung gestellt hat. Sowohl die Realisierung der Tiefgarage wie auch des Busbahnhofs bedingen zwingend, dass der Kiosk versetzt werden muss. Die SBB AG hat sich in intensiven Verhandlungen auf den Standpunkt gestellt, dass für den hochrentablen Kiosk während und nach der Bauphase bis 2035 eine adäquate Ersatzbaute an einem anderen Standort ermöglicht werden muss. Im Gegenzug erklärt sich die SBB AG bereit, der Gemeinde kleinere Landflächen zur Arrondierung des Bahnhofplatzes kostengünstig zu überlassen. Während der zirka 1½ Jahren dauernden Bauphase soll beim Gleis 5 zwischen jetzigem Postgebäude und dem Rigi-Bahn Hochperron ein Container-Provisorium bereitgestellt werden. Das neue Kioskgebäude beim Tiefgaragen-Hauptzugang beim Gleis 4 wird zusammen mit der Bahnhofplatzgestaltung gebaut. Dieses wird hinsichtlich Konstruktion und Materialisierung grundsätzlich ein ähnliches Erscheinungsbild haben wie die fünf Busperrondächer.

4.4 Neue Poststelle

Mit der Post Immobilien AG konnte im August 2018 ein grundsätzliches Einvernehmen darüber erzielt werden, dass sie das heutige Postgebäude an die Gemeinde Arth verkauft, um der Realisierung der Tiefgarage und Busdrehzscheibe nicht im Wege zu stehen. Vorausgesetzt wurde einerseits, dass die Post Immobilien AG für die Poststelle Goldau direkt am Bahnhofplatz mietweise ein neues Domizil erhält und andererseits, dass die Gemeinde während der Bauzeit für ein Provisorium aufkommt.

Die Entwicklungsstrategie berücksichtigt ein zweigeschossiges Mehrzweckgebäude auf der Bovesta-Parzelle direkt nordwestlich des Bahnhofplatzes beim „Blueme-/Coiffeurhüsli“ und der bestehenden Bovesta Tiefgaragen-Rampe. Mit der Teilnutzungsplanung „Bahnhofplatz, Goldau“ schafft die Gemeinde die Voraussetzung, dass dieser Neubau direkt an den Bahnhofplatz angrenzen kann. Die Bovesta AG hat bereits ein Richtprojekt erarbeitet. Es sind erste Abklärungen bezüglich Flächenansprüchen, Ausstattung und Mietpreis erfolgt. Für die Poststelle ist das Erdgeschoss des neuen Gebäudes reserviert, das Obergeschoss ist für Büros vorgesehen. Im Untergeschoss soll anstelle der heutigen Zufahrtsrampe zur privaten Tiefgarage unterirdisch eine direkte Verbindung zwischen Bovesta- und Bahnhofplatz-Tiefgarage realisiert werden. Entlang dieser Verbindungsachse können auch Parkfelder für Postkunden mit einem direkten Zugang zur neuen Poststelle im Bovesta-Neubau realisiert werden.

Während der Zeit zwischen Abbruch des alten Postgebäudes und Fertigstellung des Bovesta-Neubaus wird für die Poststelle ein Provisorium eingerichtet. Dieses befindet sich an der unteren Bahnhofstrasse, auf der Gemeindepazelle zwischen Tram- und Gutenbergweg. Der Standort hat acht Parkplätze direkt vor dem Post-Provisorium und ist auch für öV-Benutzer noch gut erreichbar, sodass die Kundenfrequenzen der Poststelle darunter kaum leiden dürften.

Die Gemeinde unternimmt damit alles in ihren Möglichkeiten stehende, um die Poststelle Goldau mit ihrem Kundenpotenzial zu erhalten und noch zu stärken, wobei die Schweizerische Post AG bei keiner der noch bestehenden insgesamt 765 Poststellen derzeit verbindliche Garantien für den Weiterbestand über das Jahr 2020 hinaus gibt. Vieles wird in Zukunft vom Umsatz der jeweiligen Poststelle und den Bundesregelungen zur Post-Grundversorgung abhängen.

4.5 Bauprovisorien

Die SBB wird für ihren Totalumbau der Gleisperrons auf der Nordseite des Bahnhofs in der Zeitspanne von Mai 2019 bis Ende 2020 eine gewichtige Teilfläche des Bahnhofplatzes für die Baustellenzufahrt und für die zu verlegenden Bushaltekanten beanspruchen. In dieser Zeit ist die Zufahrt zum Bahnhof erschwert und es stehen nur noch wenige Parkplätze zur Verfügung. Weiter bleibt die Personenunterführung zwischen Centralstrasse und Treppenaufgang zum Bahnhofgebäude ab Juni 2019 für zirka ein Jahr gesperrt (Totalneubau einer breiteren Unterführung). Diese bauliche Massnahme führt die SBB unabhängig vom Bahnhofplatz-Projekt aus.

Während der Umgestaltung des Bahnhofplatzes muss die Gemeinde provisorische Bushaltestellen bereitstellen. Die Haltekanten sind auf der Verkehrsfläche der Längsparkfelder der Parkstrasse bei den Liegenschaften Parkstrasse 2 bis 6 und auf der Fahrbahn der Bahnhofstrasse bei den Liegenschaften Bahnhofstrasse 6 und 9 (Fahrbahnhaltestelle) geplant. Der Zugang für Fussgänger zu den SBB-Bahnanlagen wird während der Bauzeit ab dem Kreisel mittels einer breiten Treppe und einem Treppenlift für Behinderte zum Rigi-Bahn Hochperron und weiter dem Gleis 5 entlang gewährleistet. Im Bereich des Treppenaufgangs zum Hochperron soll auch die temporäre Baute für das Kiosk-Provisorium zu stehen kommen. Die bei einem Störfall der SBB notwendigen Bahnersatz-Busse haben ihren Ausgangspunkt auf der Güterstrasse in der Nähe der Personenun-

terführung Südseite zum Bahnhof. Reise- und Fernbus-Unternehmen haben auf privater Basis einen anderweitigen Haltepunkt zu lokalisieren (allenfalls Betrieb von Kleinbus-Shuttle).

4.6 Kosten und Finanzierung

Ein Ingenieurbüro hat im Auftrag der Gemeinde Arth einen Kostenvoranschlag (+/- 10%) für das Bauprojekt ausgearbeitet. Die Baukosten wurden mittels Elementkostengliederung und nach Erfahrungszahlen ermittelt. Mittels Massenauszügen und einzelnen Richtofferten sind die Kosten für die BKP-Hauptgruppen erarbeitet worden.

Im Investitionsgesuch führt die Gemeinde aus, dass die Neuorganisation des Bahnhofplatzes auf 17.7 Mio. Franken veranschlagt sei. Zusätzlich würden der Gemeinde Kosten für das Vorprojekt von rund 0.09 Mio. Franken und Bauherrenleistungen von Juni 2017 bis Dezember 2020 von rund 0.4 Mio. Franken (total 0.49 Mio. Franken) erwachsen, die durch andere Kredite abgedeckt seien. Im aktualisierten Investitionsgesuch sind die Kosten wie folgt ausgewiesen:

| | | |
|------------------------------------|-----|----------------------|
| Grundstück: | Fr. | 2 176 000.00 |
| Vorbereitungsarbeiten: | Fr. | 3 599 000.00 |
| Gebäude und Betriebseinrichtungen: | Fr. | 8 043 000.00 |
| Umgebung: | Fr. | 2 414 000.00 |
| Baunebenkosten: | Fr. | <u>500 000.00</u> |
| Zwischentotal | Fr. | 16 732 000.00 |
| Projektreserve | Fr. | <u>1 458 000.00</u> |
| Gesamtkosten | Fr. | <u>18 190 000.00</u> |

Das Stimmvolk der Gemeinde Arth hat einem Verpflichtungskredit von 17.7 Mio. Franken für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (Erstellung einer Tiefgarage mit darauf liegendem Busbahnhof) auf dem Bahnhofplatz in Goldau am 19. Mai 2019 zugestimmt.

Die Planerleistungen für die Standortentwicklung und das Vorprojekt sowie die Bauherrenleistungen (total 0.49 Mio Franken) können bei der Berechnung des Investitionsbeitrags berücksichtigt werden. Dies entspricht der bisherigen Praxis, wie sie bereits bei den Gesuchen für die Busdreh-scheibe Siebnen-Wangen und die Busdreh-scheibe Pfäffikon angewendet wurde. Die Gesamtkosten in der Höhe von 18.19 Mio. Franken sind dementsprechend beitragsberechtigt.

4.7 Terminplanung

Für die Realisierung der Busdreh-scheibe Bahnhofplatz Goldau waren bzw. sind folgende Termine /Meilensteine vorgesehen:

| | |
|--|--------------------------------|
| Vorprojekt | Juni – September 2018 |
| Bauprojekt | Oktober 2018 – Januar 2019 |
| Baukreditgenehmigung / Volksabstimmung | 19. Mai 2019 |
| Submission / Ausführungsprojekt | Mai – August 2019 |
| Ausführung | September 2019 – November 2020 |
| Inbetriebnahme | Dezember 2020 |

5. Erfüllung der Kriterien gemäss „Richtlinien Investitionsgesuche“

Investitionsdarlehen und Investitionsbeiträge gemäss § 6 Abs. 1 GöV werden anhand der Bewertungskriterien der Ausführungsrichtlinien zum GöV (RRB Nr. 79 vom 26. Januar 2010) nach qualitativen und quantitativen Kriterien beurteilt.

Die Gesuchsteller müssen sich zu allen qualitativen und quantitativen Kriterien in der Gesuchstellung äussern. Weiter muss die interkantonale, kantonale oder regionale Bedeutung aufgezeigt werden. Wenn die Mehrheit der relevanten Kriterien bejaht werden kann, erfüllt das Gesuch die Voraussetzungen für eine Investition gemäss § 6 Abs. 1 GöV.

Die Ausführungsrichtlinien regeln weiter, welche Elemente beitragsberechtigt sind und wie das Verfahren für den Investitionsentscheid abläuft.

Die formalen Anforderungen an ein Investitionsgesuch werden im Leitfaden Investitionsgesuch (RRB Nr. 697 vom 29. Juni 2010) geregelt.

5.1 Qualitative Kriterien

a) Steigert die Massnahme die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs?

Durch den Ausbau des Busbahnhofs Goldau können die bisherigen halbstündlichen Transportketten aus dem Schwyzer Talkessel im neuen Fahrplankonstrukt ab Dezember 2020 erhalten bleiben. Zudem entstehen bessere, schnellere und direktere Verbindungen als Mehrwert für die Region Innerschwyz. Der Umsteigeort wird übersichtlicher, sicherer und mit BehiG-konformen und witterungsgeschützten Haltekanten ausgestaltet.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

b) Dient sie der Verbesserung des öV-Systems?

Ein Ausbau des Busbahnhofs Goldau von heute insgesamt drei Haltstellenbereichen für Normalbusse auf vier (langfristig fünf) unabhängig befahrbare und behindertengerechte Gelenkbus-Haltekanten ist notwendig, um die Halte der NEAT-Züge optimal mit dem Regionalbusangebot im Talkessel von Schwyz zu verknüpfen. Der Bahnhof Arth-Goldau wird heute von drei Buslinien angefahren. Auf den Zeitpunkt der definitiven Inbetriebnahme der NEAT (Vollbetrieb ab Dezember 2020) wird das Busangebot am Bahnhof Arth-Goldau weiter verdichtet und folgende Buslinien zur Anbindung des Talkessels Schwyz auf die Fahrpläne der im Halbstundentakt eintreffenden NEAT-Züge ausgelegt:

- Goldau – Arth;
- Goldau – Lauerz – Seewen – Schwyz – Muotathal;
- Goldau – Steinen – Schwyz – Brunnen – Gersau (neue Busverbindung zwischen Arth-Goldau und Steinen);
- Goldau – Steinerberg – Sattel;
- Goldau – Rotkreuz (HVZ-Angebot als Ersatz für die wegfallende S32).

Arth, Oberarth und Goldau werden auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 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. Damit profitieren Reisende der aufkommensstärksten Verkehrsbeziehungen von einem attraktiven öV-Angebot und die Nach-

frage kann effizient gebündelt werden. Die Verkehrsregion Innerschwyz profitiert vom neuen NEAT-Bahnangebot. Die Euro-City-/Inter-City-Züge verkehren halbstündlich ab Arth-Goldau. Das NEAT-Angebot schafft optimale Rahmenbedingungen für die gezielte Weiterentwicklung, resp. Stärkung traditioneller Schlüsselbranchen wie beispielsweise den Tourismus. Mit einem neuen Talkesselkonzept wird das Busangebot verbessert und in das Bahnangebot der NEAT eingebunden. Bessere, schnellere und direktere Verbindungen sind der Mehrwert für die Region Innerschwyz.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

c) Wird die Sicherheit der öV-Benutzer verbessert?

Durch eine Entflechtung der Verkehrsströme wird der Bahnhofplatz nur dem öffentlichen Verkehr, Taxis sowie Fussgängern und Velofahrenden vorbehalten sein. Private Reisebusse und der private motorisierte Verkehr sind neu nicht mehr auf dem Bahnhofplatz zugelassen. Dadurch wird der Bahnhofplatz übersichtlicher und für die Nutzer sicherer.

Der Zustieg zu den Bussen erfolgt neu an vier (langfristig fünf) definierten Halteketten, die den BehiG-Anforderungen entsprechen und nicht mehr in wenig offensichtlichen und nicht BehiG-konformen Randbereichen des Bahnhofplatzes.

Die übersichtliche und freundliche Gestaltung sowie gute Ausleuchtung in der Dämmerung und Nacht erhöhen das individuelle Sicherheitsempfinden.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

d) Werden die Grundsätze der Ökologie und der Nachhaltigkeit berücksichtigt?

Der Bahnhofplatz ist Teil einer stark frequentierten Verkehrsdrehscheibe auf eng begrenztem Raum. Die Flächen sind in erster Linie den verkehrlichen Funktionen – für den Bus oder auch die Zirkulation von öV-Nutzern – vorbehalten. Auf den Busperrondächern ist eine Photovoltaik-Anlage zur Gewinnung von nachhaltiger Energie geplant (ökologische Nachhaltigkeit).

Durch die Neugestaltung mit attraktiven Sitzmöglichkeiten, Bäumen und einem Brunnen kann der Bahnhofplatz wieder verstärkt als Aufenthalts- und Begegnungsort genutzt werden (soziale Nachhaltigkeit).

Die wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Busdrehscheibe ist durch die in den vergangenen Jahren stark steigende Zahl der öV-Umsteiger in Goldau, durch die prognostizierte weitere Zunahme mit der NEAT-Volleröffnung (Dezember 2020) und die geplante bauliche Entwicklung der südlichen Bahnhofsareale gewährleistet. Auch die kostendeckend betreibbare Tiefgarage trägt zur wirtschaftlichen Nachhaltigkeit bei.

Interkantonale Bedeutung: -
kantonale Bedeutung: -
regionale Bedeutung: mittel

e) *Kann der Betriebsablauf optimiert und wirtschaftlicher gestaltet werden?*

Der Betriebsablauf kann – gegenüber dem Zustand von heute mit drei Haltemöglichkeiten – mit angepassten Linienführungen und einem effizienten Buskonzept optimiert werden. Dazu sind vier (langfristig fünf) individuell anfahrbare und BehiG-konforme Halteketten notwendig.

Interkantonale Bedeutung: klein
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

5.2 Quantitative Kriterien

a) *Ermöglicht die geplante Massnahme kurz- oder mittelfristig einen Ausbau des Angebots mit mehr Abfahrten (Zug oder Bus) oder mehr Anschlüssen?*

Der Bahnhof Arth-Goldau wird heute von drei Buslinien angefahren. Auf den Zeitpunkt der definitiven Inbetriebnahme der NEAT (Vollbetrieb ab Dezember 2020) wird das Busangebot am Bahnhof Arth-Goldau weiter verdichtet und auf vier Buslinien zur Anbindung des Talkessels Schwyz auf die Fahrpläne der im Halbstundentakt eintreffenden NEAT-Züge ausgelegt. Neu wird eine Busverbindung Goldau – Steinen – Schwyz – Brunnen – Gersau angeboten. Ein späterer Ausbau des Busangebots zur Stärkung des Gesamtsystems Bahn – Bus ist mit der fünften Halteketten möglich.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

b) *Werden die geplanten zukünftigen Entwicklungen (Bevölkerungswachstum, Pendlerverhalten) berücksichtigt?*

Die Anzahl der öV-Umsteiger in Goldau ist seit der NEAT-Teileröffnung um rund 30% angestiegen. Durch die prognostizierte weitere Zunahme mit der NEAT-Volleröffnung (Dezember 2020) und die beabsichtigte bauliche Entwicklung der südlichen Bahnhofsareale in Goldau wird das Pendler- und Bevölkerungswachstum auch mittelfristig anhalten. Damit wird die Bedeutung der Verkehrsdrehscheibe weiterhin gestärkt und ein Investitionsschutz gewährleistet sein. Mit der fünften Buskante kann ein späterer Ausbau des Busangebots zur Stärkung des Gesamtsystems Bahn – Bus ermöglicht werden.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

c) *Ergibt sich eine Verkürzung der Zugfolgezeiten oder stehen mehr Trassen für den Regionalverkehr zur Verfügung?*

Das Vorhaben verbessert die Anbindung zwischen Bus und Bahn. Es hat jedoch keine Auswirkungen auf den Bahnbetrieb (verkürzte Zugfolgezeiten / mehr Trassen). Es ermöglicht jedoch, das Buskonzept zukünftigen Änderungen des Bahnangebots anzupassen oder bei fehlenden Regionalverkehrsstrassen ein Ersatzkonzept mit einer Buslinie zu realisieren.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: mittel
regionale Bedeutung: mittel

d) Kann durch die geplante Massnahme die Umsteigekapazität und als Folge davon die Umsteigefrequenz erhöht werden?

Die Umsteigekapazität und -frequenz kann durch das Vorhaben erhöht werden. Der Bahnhof Arth-Goldau wird heute von drei Buslinien angefahren. Auf den Zeitpunkt der definitiven Inbetriebnahme der NEAT (Vollbetrieb ab Dezember 2020) wird das Busangebot am Bahnhof Arth-Goldau weiter verdichtet und auf vier Buslinien zur Anbindung des Talkessels Schwyz auf die Fahrpläne der im Halbstundentakt eintreffenden NEAT-Züge ausgelegt. Neu wird eine Busverbindung Goldau – Steinen angeboten und mit den bestehenden Linien Steinen – Schwyz und Schwyz – Brunnen – Gersau durchgebunden. Die bestehende Verbindung Schwyz – Lauerz – Arth-Goldau wird verdichtet. Dies wird die Umsteigefrequenz am Bahnhof Arth-Goldau zusätzlich zur Neat-Frequenz erhöhen.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

e) Werden die Grundsätze der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit beachtet?

Das Vorhaben Bahnhofplatz mit Kosten von insgesamt 18.19 Mio. Franken schafft eine attraktive Umsteigeplattform zwischen Fern-, Regional- und Ortsverkehr und gewährleistet weiterhin die bestehenden Zentrumsfunktionen des Bahnhofplatzes. Die Wirksamkeit im Hinblick auf die Leitsätze der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie und den Beschlüssen des kantonalen Richtplans wird als sehr hoch eingeschätzt. Insbesondere kann durch die unabhängig befahrbaren Haltekannten des Bushofs der Fernverkehrsknoten mit Bussen aus allen Richtungen gleichzeitig bedient werden. Damit entsteht ein maximales Potenzial für öV-Umsteiger und eine Alternative zur Nutzung des motorisierten individuellen Verkehrs (MiV).

Die wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Busdrehscheibe ist durch die in den vergangenen Jahren stark steigende Zahl der öV-Umsteiger in Goldau, durch die prognostizierte weitere Zunahme mit der NEAT-Volleröffnung (Dezember 2020) und die geplante bauliche Entwicklung der südlichen Bahnhofsareale gewährleistet.

Interkantonale Bedeutung: mittel
kantonale Bedeutung: gross
regionale Bedeutung: gross

f) Führt der Verzicht auf die geplante Massnahme zu einem Angebotsabbau?

Ohne den Ausbau der Infrastruktur von heute drei auf neu vier (bzw. fünf) BehiG-konforme Haltekannten können die Anforderungen des regionalen Buskonzepts nicht erfüllt werden. Ein Verzicht auf den Infrastrukturausbau hätte folgende Konsequenzen:

- keine Möglichkeit zu einem verdichteten Busangebot;
- keine Möglichkeit zur fahrplanmässigen Abstimmung zwischen Regionalbussen und NEAT-Zügen;
- keine halbstündliche Anbindung mehr vom Busknoten Schwyz an die halbstündlichen Fernverkehrsverbindungen nach Zürich, Luzern und Lugano;

- keine BehiG-konformen Buskanten;
- kein Bus-Ersatzangebot für die S32 Rotkreuz – Arth-Goldau, die nicht mehr verkehren kann.

Interkantonale Bedeutung: mittel
 kantonale Bedeutung: gross
 regionale Bedeutung: gross

g) Kann das Gesuch eine positive Nutzenanalyse aufzeigen?

Die Verbesserung des öV-Angebots und auch die verbesserte Infrastruktur werden – das zeigen Erfahrungen aus ähnlichen bereits ausgeführten Vorhaben – einen positiven Effekt auf die Fahrgastzahlen haben. Der Nutzen für den Kanton bzw. die Region ist ein attraktives öV-Angebot im Schwyzer Talkessel und die Anbindung an die NEAT-Züge. Die öV-Nutzer profitieren von einem abgestimmten Angebotskonzept und einem sicheren, übersichtlichen und attraktiv gestalteten Bahnhofplatz Goldau. Die neuen Bushaltekanten sind witterungsgeschützt und BehiG-konform. Die Tagestouristen erhalten einen attraktiven Zugang zu den überkantonale bedeutsamen Freizeitzielen Tierpark und Rigi. Schlussendlich profitieren auch die Linienbusse von einer einfach und unabhängig anfahrbaren Verkehrsdrehscheibe und einem störungsfreieren Betrieb durch den unterirdischen Ersatz der Parkplätze. Dies erhöht die Betriebsstabilität und trägt zur Sicherung der Anschlüsse und Transportketten bei.

Interkantonale Bedeutung: mittel
 kantonale Bedeutung: gross
 regionale Bedeutung: gross

6. Busangebot

Ab Dezember 2020 verkehren folgende Buslinien via Bahnhof Arth-Goldau:

- Buslinie 60.501 Muotathal – Schwyz – Lauerz – Arth-Goldau – Arth;
- Buslinie 60.502 (Küssnacht-) Gersau – Brunnen Schwyz – Steinen Arth-Goldau – Arth;
- Buslinie 60.523 Arth-Goldau – Steinerberg – Sattel (verkehrt zur Hauptverkehrszeit);
- Buslinie 60.526 Rotkreuz – Arth-Goldau (-Brunnen) (verkehrt zur Hauptverkehrszeit).

Die bestehenden Buslinien im Talkessel Schwyz werden einmal pro Stunde verlängert und als Durchmesserlinien geführt. Arth, Oberarth und Goldau sind neu halbstündlich mit dem Kantonshauptort Schwyz verbunden. Einmal pro Stunde, zur Minute 45, fährt die Buslinie 60.501 ab Schwyz Zentrum via Steinen nach Arth-Goldau und Arth. Einmal pro Stunde (Abfahrt zur Minute 15) fährt die Buslinie 60.502 ab Schwyz Zentrum via Lauerz nach Arth-Goldau und Arth. Dank dieser Umgestaltung wird aus dem Schwyzer Talkessel das halbstündliche Fernverkehrsangebot im NEAT-Knoten Arth-Goldau erreicht (teilweise in Kombination mit dem bestehenden Bahnangebot). Zwischen Arth, Oberarth und Arth-Goldau verkehren vier Busse pro Stunde. Zwei Verbindungen sichern den halbstündlichen Anschluss zum NEAT-Angebot, zwei Verbindungen sichern die halbstündlichen Direktverbindungen nach Schwyz und weiter.

7. Kostenbeteiligung

Die Kosten für das Projekt betragen 18.19 Mio. Franken (+/- 10%). Diese Kosten werden als beitragsberechtig beurteilt.

Aufgrund des geplanten Fahrplankonzepts mit den fünf Bushaltekanten kann der Beitrag des Kantons an die Investitionskosten gemäss analoger Anwendung des Kostenteilers für das Regionalverkehrsangebot ermittelt werden. Dies wurde bereits bei den Investitionsgesuchen der Busdrehzscheibe Bahnhof Siebnen-Wangen und bei der Busdrehzscheibe Bahnhof Pfäffikon angewandt.

Der Kanton Schwyz beteiligt sich an den Kosten der Busdrehzscheibe Arth-Goldau von 18.19 Mio. Franken nach § 9 GöV mit einem Anteil von 40%. Dies entspricht einem Kantonsbeitrag von 7.276 Mio. Franken. Die Kosten werden in der Erfolgsrechnung der Kostenstelle 284020 Konto 3662.000 beim Amt für öffentlichen Verkehr belastet.

Der Beitrag wird einmalig à fonds perdu an die Gemeinde Arth geleistet. Allfällige Mehrkosten gehen zulasten der Gesuchstellerin.

Gemäss Terminplan erfolgt die Ausführung der Busdrehzscheibe Bahnhofplatz Arth-Goldau ab September 2019. Somit wird die erste Teilzahlung des Kantonsbeitrags von 3.376 Mio. Franken voraussichtlich im Jahr 2019 fällig. Da dieser Teilbetrag nicht im Voranschlag 2019 enthalten ist und nicht innerhalb des Globalbudgets der Erfolgsrechnung des Amtes für öffentlichen Verkehr kompensiert werden kann, ist gemäss § 18 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) ein Nachtragskredit erforderlich. Der zweite Teilbetrag für das Jahr 2020 von 3.9 Mio. Franken ist, vorbehältlich der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat, im Voranschlag 2020 der Erfolgsrechnung enthalten.

8. Behandlung im Kantonsrat

Gemäss § 10 Bst. c GöV ist für die abschliessende Gewährung von Investitionsbeiträgen oder Investitionsdarlehen nach § 6 GöV der Kantonsrat zuständig.

Vorbehalten bleibt das obligatorische oder das fakultative Referendum gemäss § 34 Abs. 2 Bst. c und § 35 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) i.V. mit § 10 Bst. c GöV.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinde Arth, Rathausplatz 6, 6415 Arth.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Volkswirtschaftsdepartement (Sekretariat RUVKO); Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Kaspar Michel
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber