



Sachgeschäfte vom 19.05.2019

Traktandum 9

Projekt «Zukunft Arth-Goldau», Teilnutzungsplanung Bahnhofplatz, Goldau

A. Bericht

Zielsetzung

Die vorliegend vorgesehene, geringfügige Anpassung des Zonenplans und Baureglements der Gemeinde Arth dient einerseits dazu, dass das beabsichtigte Projektvorhaben zur Aufwertung des Bahnhofplatzes in Goldau nach den baureglementarischen Bestimmungen der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen erstellt werden kann. Andererseits schafft die vorliegende Teilnutzungsplanänderung die Voraussetzungen, dass das neue Poststellen-Gebäude auf dem Bovesta AG Areal direkt angrenzend an den Bahnhofplatz realisiert werden kann.

Zonenplan- und Baureglementsanpassung

Im geltenden Zonenplan der Gemeinde Arth ist die heute als Parkplatz für Motorfahrzeuge genutzte Teilfläche von knapp 1'000 m² auf der gemeindeeigenen Bahnhofplatz-Parzelle (KTN 903) der Kernzone zugewiesen, welche nach dem Baureglement «die Bildung und Erneuerung von Ortskernen» bezweckt und primär der «Erstellung von Wohnungen, Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben» dient. Diese Teilfläche soll weiterhin als Verkehrs- und Platzfläche genutzt werden. Auch für die von der Umzonung nicht tangierte Restfläche des Bahnhofplatzes, welche im Zonenplan bereits der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen ist, wird die bisherige Nutzung beibehalten.

Die heute der Kernzone zugewiesene Fläche zwischen Bahnhofplatz, Parkstrasse und SBB-Geleisen ist mit einer Gestaltungsplan-Pflicht belegt. Diese soll mit der vorliegenden Teilnutzungsplanänderung auf die künftig weiterhin sich in der Kernzone befindlichen Fläche (Parzelle KTN 3466) zurückgenommen werden. Für diese Parzelle ist die in der Nutzungsplanung der Gemeinde Arth definierte Gestaltungsplan-Pflicht nach wie vor erfüllt (integrierender Bestandteil des Quartiergestaltungsplans «SBB-Areal» vom 14. Februar 1989). Dieser Gestaltungsplan stellt die Grundlage für die heute dort befindlichen Bauten dar.

Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Schwyz müssen auf Gestaltungsplangebieten die minimalen externen Grenz- und Gebäudeabstände gegenüber Nachbarparzellen zwingend eingehalten werden. Im Rahmen des Projektvorhabens Aufwertung des Bahnhofplatzes soll in der östlichen Parzellenecke zusätzlich der Neubau eines zweigeschossigen Gebäudes ermöglicht werden, welches namentlich die neue Poststelle aufnehmen soll. Damit das geplante Gebäude direkt an die Parzellengrenze des Bahnhofplatzes (KTN 903) gestellt werden kann, muss im Zonenplan eine sogenannte «Baulinie» eingefügt und diese in einem neuen Baureglements-Artikel 28a definiert werden. Bei dieser Gelegenheit wird im Plan auch die gemäss heutigem Recht im Unterabstand stehende Bebauung Parkstrasse 2–6 legitimiert.

Wortlaut Ergänzung Baureglement:

Art. 28a

Baulinien dienen der Raumsicherung für künftige Vorhaben und gehen anderen Abstandsvorschriften vor. An bestehenden Bauten und Anlagen, welche über die Baulinie hinausragen, dürfen grundsätzlich nur noch die zum Unterhalt erforderlichen Arbeiten vorgenommen werden. Über die Baulinie hinausragende ober- und unterirdische Bauteile sind jedoch weiterhin möglich, soweit sie mit dem Zweck der jeweiligen Baulinie vereinbar sind.

Planungsablauf

Die Teilnutzungsplanung Bahnhofplatz ist ein kleines Umsetzungsprojekt im Rahmen der Stossrichtung «Bahnhofplatz aufwerten» der Entwicklungsstrategie «Zukunft Arth-Goldau». Für diesbezügliche Ausführungen ver-

weisen wir auf den Bericht zum Verpflichtungskredit für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Die Teilnutzungsplanung Bahnhofplatz wurde vom Kanton vorgeprüft und am 25. September 2018 in der jetzt vorliegenden Form als genehmigungsfähig beurteilt. Während der öffentlichen Auflage vom 26. Oktober bis 26. November 2018 ging eine Einsprache des Schwyzer und Schweizer Heimatschutzes ein. Diese konnte mit einer Vereinbarung Ende Januar 2019 gütlich erledigt werden, indem der Gemeinderat den Erhalt der Tramstation («Blueme-/Coiffeurhüsli») im Raum Bahnhofplatz zusichert. Dem Sachgeschäft Teilnutzungsplanung Bahnhofplatz steht nichts mehr entgegen.

Formeller Hinweis

Bezüglich der Beratung der vorliegenden Teilnutzungsplanung an der Gemeindeversammlung vom 12. April 2019 wird auf § 27 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Schwyz hingewiesen, wonach Abänderungsanträge zu Zonen- und Erschliessungsplänen sowie zu den zugehörigen Vorschriften an der Gemeindeversammlung nicht zulässig sind.

Zusammenfassung und Abstimmungsempfehlung des Gemeinderates

Der Zonenplan entspricht im Bereich des Bahnhofplatzes nicht den heutigen Gegebenheiten und den künftigen Nutzungs- und Gestaltungsabsichten. Die Zustimmung zur vorliegenden Teilnutzungsplanung «Bahnhofplatz Goldau» ermöglicht die künftige Nutzung und insbesondere auch die geplante Aufwertung des Bahnhofplatzes.

B. Antrag des Gemeinderates

1. Dem Teilzonenplan «Bahnhofplatz, Goldau» und der damit verbundenen Änderung des Baureglements (Art. 28a) sei zuzustimmen.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

C. Bericht und Antrag der Rechnungsprüfungskommission der Gemeinde Arth über die Teilnutzungsplanung Bahnhofplatz

Die Rechnungsprüfungskommission hat die Vorlage über Teilnutzungsplanung des Bahnhofplatzes Goldau auf formelle, rechtliche und materielle Richtigkeit geprüft.

Wir beantragen der Gemeindeversammlung zuhanden des Soveräns dem gemeinderätlichen Antrag zuzustimmen.

Arth, 8. März 2019

RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION

Urban Baumann, Präsident
Tamara Bisang
Werner Hardegger
Andreas Jost
Manuel Schumacher

Zonenplan rechtskräftig









Zonenplan mit Änderungen



Änderungen



Legende

-  Perimeter "Teilnutzungsplan Bahnhofplatz Goldau"
-  Einzonung von übriges Gemeindegebiet ÜG in Kernzone K; ES III = 48 m²
-  Umzonung von Kernzone K in Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ÖBA; ES III = 999 m²
-  Gestaltungsplanpflicht aufheben
-  Gestaltungsplanpflicht neu
-  Baulinie neu

Traktandum 10

Projekt «Zukunft Arth-Goldau», Gewährung eines Verpflichtungskredits von Fr. 17'700'000.00 für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Goldau

A. Bericht

Ausgangslage

Bis im Jahr 2020 werden in die neuen Eisenbahn-Alpen-Transversalen Lötschberg und Gotthard insgesamt 23 Mia. Franken investiert. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und der Doppelspur Walchwil wird am 13. Dezember 2020 die «NEAT Gotthard» in Vollbetrieb genommen. Der Bahnhof Arth-Goldau wird damit zu einem bedeutenden Umsteigepunkt auf der Nord-Süd-Achse für den Talkessel Schwyz und Teilgebiete der Innerschweiz. Arth-Goldau erhält einen Schnellzug-Halbstundentakt sowohl nach Zürich als auch in den Süden.

Um die an den Bahnhof Arth-Goldau gestellten Ansprüche gewährleisten zu können, investieren die Schweizerischen Bundesbahnen SBB bis Ende des Jahres 2020 insgesamt 57 Mio. Franken in Bauarbeiten für den Infrastrukturausbau im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs Arth-Goldau. Bereits behindertentauglich umgebaut wurden die Gleis- und Perronanlagen der SBB auf der Südseite des Bahnhofs (Perrons nach Küssnacht und Rotkreuz/Luzern). Nach Abschluss eines längeren Rechtsverfahrens werden nun im Bahnhof Arth-Goldau auch die engen Kurvenradien der Gleise auf der Seite Walchwil-Zug baulich angepasst. Die Perrons und Perrondächer werden neu gebaut. Ebenso wird die Personenunterführung im Abschnitt Centralstrasse bis zum Treppenaufgang zum Bahnhofgebäude verbreitert (Bauzeit Juni 2019 bis Ende 2020).

Die neuen Fahrpläne der Schnell-, Regional- und S-Bahnverbindungen ab dem Jahre 2021 haben die Amtsstelle öffentlicher Verkehr des Kantons Schwyz veranlasst, das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs grundlegend zu überarbeiten. Dabei zeigte sich, dass für ein attraktives ÖV-Angebot zusätzliche Buslinien an den Bahnhof Arth-Goldau zu führen respektive dort durchzubinden sind. Vom Buskonzept «Talkessel Schwyz 2021» profitieren auch die Dorfschaften Arth, Oberarth und Goldau mit neu vier statt zwei Busverbindungen pro Stunde und Richtung. Gestützt auf die beabsichtigte Fahrplanverdichtung wurde seitens des Kantons Schwyz der Bedarf von mindestens vier unabhängig befahrbaren und behindertentauglichen Gelenkbus-Haltekannten auf dem Bahnhofplatz Goldau angemeldet (statt der heute drei bestehenden Bushalteplätze). Ab dem Jahr 2024 wird voraussichtlich eine zusätzliche fünfte Haltekannte notwendig werden.

Planungsarbeiten

Im Januar 2016 hat der Gemeinderat die Planung «Zukunft Arth-Goldau – Raum für Entwicklung» gestartet. Auslöser waren unter anderem früher gescheiterte Versuche und dass der Bahnhof Arth-Goldau im Richtplan des Kantons Schwyz als Entwicklungsschwerpunkt definiert wurde.

Nach einer Analyse zur Ausgangslage und Klärung des Vorgehens wurde Mitte 2016 bis Mitte 2017 in breit abgestützten Stakeholder-Workshops die Entwicklungsstrategie, bestehend aus Zukunftsbild und Massnahmenplan, ausgearbeitet. Nachgelagert sind seit Mitte 2017 Projektierungsarbeiten für die Umsetzung der prioritären Massnahmen in Bearbeitung (neue Groberschliessung Schuttweg, Arealentwicklung Bahnhof Süd-Areale und Aufwertung Bahnhofplatz).

Dabei wurden die Bevölkerung, Behördenmitglieder und Parteienvertretungen regelmässig über die Erarbeitung der Entwicklungsstrategie informiert und zur Mitwirkung eingeladen. Im Frühjahr 2018 hat der Gemeinderat den Einwohnern die Strategie und Absichten mittels Flyer, Informationsveranstaltungen und Führungen bekannt gemacht. Seither wurden Direktbetroffene in Gesprächen und die Bevölkerung via Medien laufend ins Bild gesetzt.

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Arth haben an der Urnenabstimmung vom 27. November 2016 dem Planungs-Rahmenkredit von Franken 1.7 Mio. für das Projekt Standortentwicklung ESP Bahn-

hof Arth-Goldau zugestimmt. Damit sollten die Planungs- und Projektierungsarbeiten der wichtigsten Umsetzungsprojekte bis etwa Mitte 2018 zur Beschlussreife (Baukredit, Umzonung, u.ä.) vorangetrieben werden. In den zwei Jahren seit der Kreditsprechung wurden aber verschiedene nicht vorhersehbare Zusatzaufwendungen erforderlich. Diese fielen in geringem Masse beim Bahnhofplatz an und viel mehr für Mehraufwendungen bei der Projektierung der Groberschliessung Schuttweg und bei der Entwicklung der Bahnhof-Südseite (Campus PHSZ/BBZG, Vorprojekt Alternativvariante, Grundeigentümerverhandlungen und diverse Gutachten). Mit dem «Ja» der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Arth am 10. Februar 2019 zum notwendig gewordenen Zusatzkredit von Fr. 0.8 Mio. können die Umsetzungsprojekte nebst dem Bahnhofplatz auch auf der Bahnhof-Südseite fortgesetzt werden.

Die Ansprüche an den Bahnhofplatz als repräsentativer Aufenthaltsort und wichtige ÖV-Drehscheibe standen bei der Erarbeitung der Entwicklungsstrategie in den Stakeholder-Workshops schon früh im Fokus: Dabei wurden sowohl Varianten für einen unterirdischen, einen oberirdischen und einen auf die Bahnhof-Südseite verlegten Busbahnhof mit drei, vier oder fünf Perrons diskutiert. Möglichkeiten für eine ober- oder unterirdische Parkierung mit unterschiedlicher Anzahl Parkplätze wurden intensiv erörtert. Als einzige betrieblich, baulich und finanziell realistische Variante kristallisierte sich ein neu gestalteter Bahnhofplatz mit fünf Gelenkbus-Perrons und einer darunterliegenden Tiefgarage mit 50-60 Parkplätzen für Motorfahrzeuge heraus. Die Anzahl Parkplätze ist somit in etwa gleich wie heute.

In der Mitwirkung der Bevölkerung zur Entwicklungsstrategie wurden verschiedene Anträge zum Bahnhofplatz eingereicht. In zwei zusätzlichen «Runden Tischen» wurden daraufhin folgende Punkte nochmals eingehend überprüft und diskutiert: Die Notwendigkeit von fünf unabhängig befahrbaren Gelenkbus-Perrons, die Notwendigkeit des Abbruchs des Postgebäudes mit den entsprechenden Folgekosten, die Machbarkeit eines Busbahnhofs auf der Bahnhof-Südseite sowie die Grösse der Tiefgarage etc. Eine Mehrheit der anwesenden Interessenvertreter kam dabei zur Überzeugung, dass die vorgeschlagene Lösung prinzipiell den einzig gangbaren Weg darstellt. Daraufhin verabschiedete der Gemeinderat am 18. Dezember 2017 die Entwicklungsstrategie mit geringfügigen Modifikationen zum Bahnhofplatz endgültig.

Im Rahmen einer Generalplanersubmission hat der Gemeinderat im Mai 2018 den Zuschlag für das Generalplanermandat für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts mit Option für die nachgelagerte Ausführungsplanung und Realisierung der Bestvariante der Neugestaltung des Bahnhofplatzes der Bietergemeinschaft «ARGE Goldau+» (Gruner Berchtold Eicher AG, KAMM Architekten AG und Iten Landschaftsarchitektur GmbH, Zug) erteilt. Seit Mitte Februar 2019 liegt das fertig ausgearbeitete Bauprojekt mit Kostenvorschlag vor.

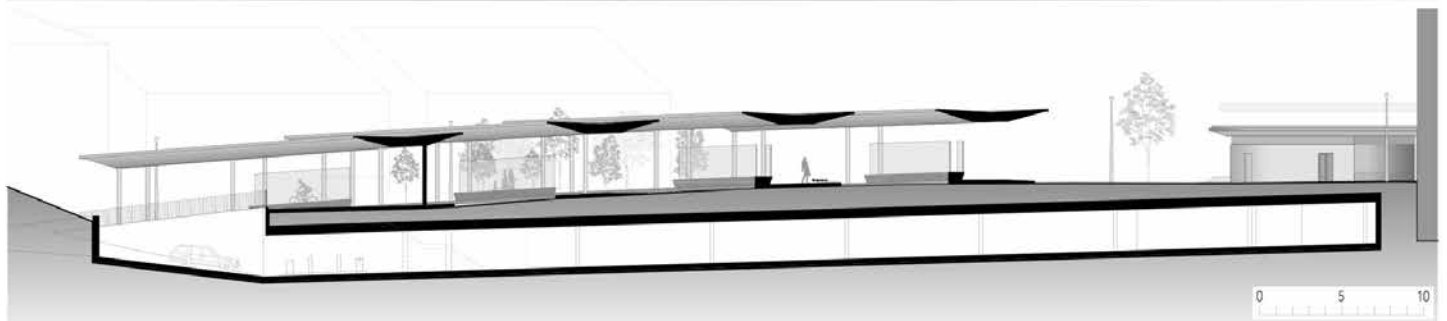
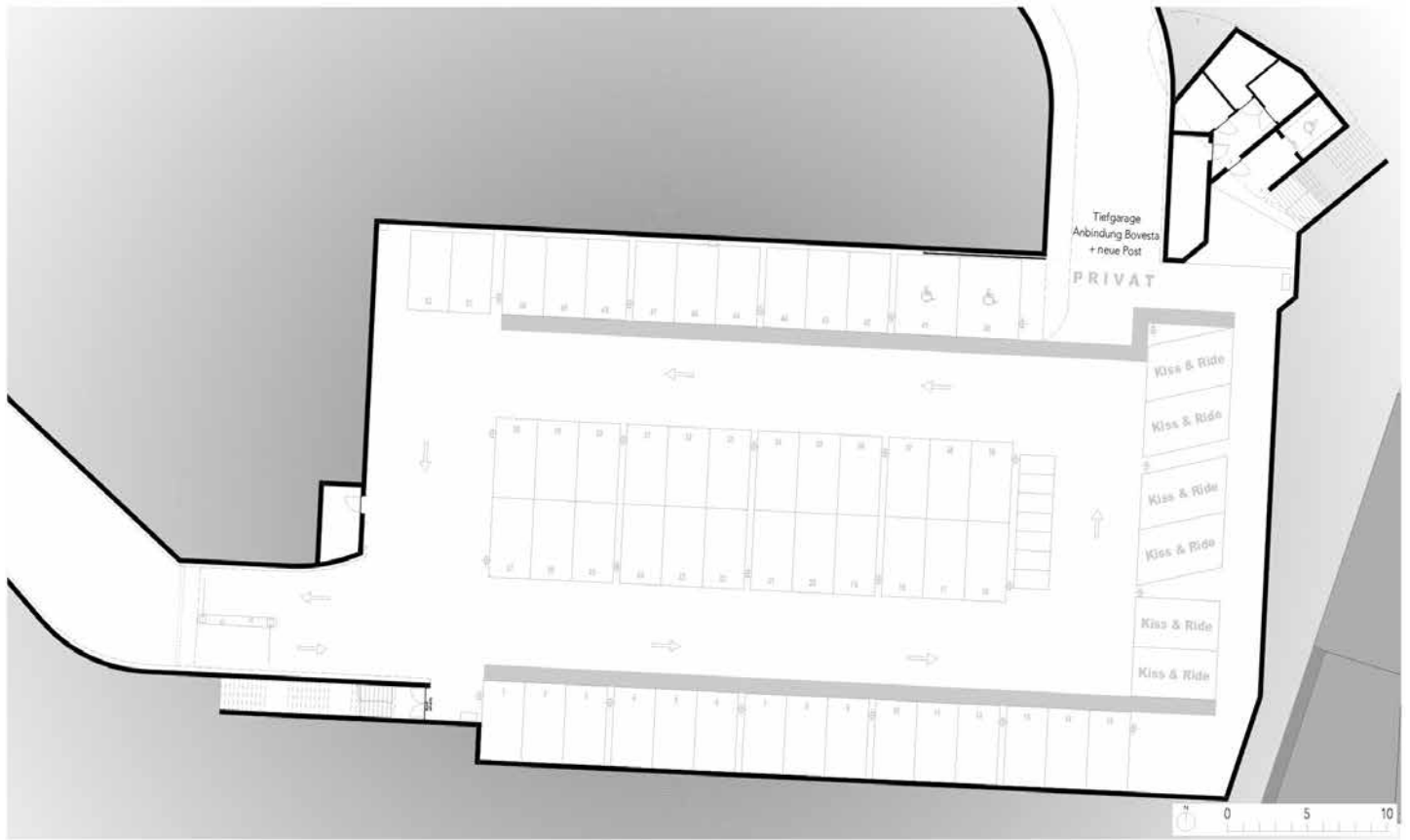
Projekt- und Baubeschrieb für Vorhaben Bahnhofplatz mit Busdrehscheibe

Mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes soll einerseits die Aufenthaltsqualität und Übersichtlichkeit verbessert sowie andererseits die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn auf die künftigen Bedürfnisse ausgerichtet werden.

Auf dem Bahnhofplatz sollen insgesamt fünf (4+1) Gelenkbus-Halteanten erstellt werden. Vier davon werden bereits ab Ende 2020 für Regionalbusse benötigt. Das fünfte Perron ist vorerst für Bahnersatzbusse und mittelfristig als Reserve für weitere Regionalbusse vorgesehen. Das Behindertengleichstellungs-Gesetz (BehiG) verlangt besondere bauliche Ausführungen. Die Gelenkbus-Perrons müssen 22 cm hoch gebaut werden. Das betriebliche Bedürfnis ist, dass die einzelnen Busperrons unabhängig voneinander angefahren werden können. Beides zusammen stellt grosse Ansprüche an die Fahrbahngeometrie, da die hohen Perronkanten nicht überschleppt werden können. Die vorliegende, platzsparende Lösung erfüllt diese Anforderungen nach den durchgeführten Fahrversuchen optimal. Sämtliche Fahrbahnflächen werden aufgrund der Radlasten und Wendemanöver mit einem Betonhartbelag 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 fließend in die angrenzenden Verkehrsflächen auf den SBB-Perrons

Eingeschossige Tiefgarage



über. Die vorgesehenen und 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 Nutzschiicht 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.

Tiefgarage

Das Bauprojekt zeigt eine eingeschossige Tiefgarage mit 47 öffentlich zugänglichen Parkplätzen, zwei Behinderten-, sechs Kiss & Ride- und drei Mobility-Parkplätzen. 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 Kreisell 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. Die Tiefgarage wird 24 Stunden geöffnet sein. Die Tiefgaragenplätze sollen primär Geschäftskunden und damit für die Kurzzeitparkierung zur Verfügung stehen. Im Projekt integriert sind im Weiteren Räume für Technik und Wartung. Die Tiefgarage verfügt über eine Abluftanlage.

Der Variantenentscheid für eine eingeschossige Tiefgarage ist mit der vorgesehenen Ein- und Ausfahrt ausgesprochen kosteneffizient. Für den Neubau einer zwei- oder dreigeschossigen Tiefgarage müsste innerhalb der allseitig umgrenzten Umfassungsmauern eine zusätzliche Auf- und Abfahrtsrampe zu den tiefer liegenden Geschossen erstellt werden. Dies würde die Parkplatzanzahl je Geschoss von 58 auf etwa 45 Parkfelder reduzieren. Zudem wäre bei einer mehrgeschossigen Tiefgarage die Konstruktionsart für die Baugrubensicherung wesentlich aufwendiger und teurer. Der Kanton Schwyz würde sich an den Mehrkosten für eine mehrgeschossige Tiefgarage nicht beteiligen, sondern hat seine Mitfinanzierung lediglich im Rahmen des heutigen Bestandes an Parkplätzen (Realersatz für heute bestehende oberirdische Parkplätze) in Aussicht gestellt.

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. SBB-Immobilien 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 SBB-Immobilien bereit, der Gemeinde kleinere Landflächen zur Arrondierung des Bahnhofplatzes kostengünstig zu überlassen.

Während der zirka 1½ Jahren dauernden Bauphase soll am 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.

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. Voraussetzung hierfür ist einerseits, dass die Post Immobilien AG für die Poststelle Goldau direkt am Bahnhofplatz mietweise ein neues Domizil erhält und andererseits 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 und 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 zehn 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 Kundenpotential 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.

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. Damit ist zusammenhängend 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 2–6 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 bereits sanierten Personenunterführung zum Bahnhof. Reise- und Fernbus-Unternehmen haben auf privater Basis einen anderweitigen Haltepunkt zu lokalisieren (allenfalls Betrieb von Kleinbus-Shuttle).

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass sich mit den während zirka 1½ Jahren dauernden und teilweise gleichzeitig laufenden Bauarbeiten von SBB, Gemeinde Arth und allenfalls Bovesta AG erhebliche Auswirkungen und Behinderungen für die unmittelbare Nachbarschaft und die Kunden des Bahnhofgebäudes entstehen. Es gilt jedoch zu beachten, dass einem Bauablauf mit konzentrierten, kurzen Bauphasen Vorrang zu geben ist.

Teilnutzungsplanung Bahnhofplatz

Parallel zu dieser Baukredit-Vorlage wird der Gemeindeversammlung und an der Urnenabstimmung eine geringfügige Anpassung des Zonenplans und des Baureglements der Gemeinde Arth unterbreitet. Sie dient einerseits dazu, dass das beabsichtigte Projektvorhaben zur Aufwertung des Bahnhofplatzes in Goldau nach den baureglementarischen Bestimmungen der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen erstellt werden kann. Andererseits schafft sie die Voraussetzungen, dass das neue Poststellen-Gebäude auf dem Bovesta AG Areal direkt angrenzend an den Bahnhofplatz gebaut werden kann.

Kosten

Die gesamten Erstellungskosten für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden mit brutto 17.7 Mio. Franken veranschlagt, das bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$. Die kostenrelevantesten Aufwendungen sind dabei die neue Platzgestaltung, die Tiefgarage sowie der Erwerb und Abbruch des bestehenden Postgebäudes. Der Kanton Schwyz hat vorbehältlich der Zustimmung durch den Kantonsrat eine Kostenbeteiligung von 40% an die anrechenbaren Kosten in Aussicht gestellt. Dank dem ist die Grossinvestition für die Gemeinde Arth finanziell tragbar.

Kostenvoranschlag

Die Kosten wurden mittels Elementkostengliederung und nach Erfahrungszahlen ermittelt. Diese Methode ermöglicht die Quantifizierung der wichtigsten Kostenfaktoren eines Bauprojektes. Mittels Massenauszügen und einzelnen Richtofferten sind die Kosten für die BKP-Hauptgruppen erarbeitet worden. Als Stichtag für die Kostenermittlung gilt der 1. Oktober 2018, die Beträge verstehen sich inkl. 7.7% Mehrwertsteuer.

BKP	Arbeitsgattung	Betrag
0	Grundstück	Fr. 2'176'000.00
1	Vorbereitungsarbeiten	Fr. 3'599'000.00
2+3	Gebäude und Betriebseinrichtungen	Fr. 7'954'000.00
4	Umgebung	Fr. 2'414'000.00
5	Baunebenkosten	Fr. 99'000.00
Zwischentotal		Fr. 16'242'000.00
Projektreserve (zirka 10%)		Fr. 1'458'000.00
Gesamttotal brutto		Fr. 17'700'000.00
abzüglich Kostenbeitrag Kanton Schwyz		Fr. - 7'100'000.00
Nettobelastung (inkl. 7.7% MWST)		Fr. 10'600'000.00

Vom Zwischentotal von Fr. 16'242'000.00 entfallen zirka 5.3 Mio. Franken auf die Erstellungskosten der Tiefgarage und die unter Terrain liegenden Bauten sowie zirka 5.8 Mio. Franken auf die Baukosten für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Die Kosten für die Erstellung der Hochbaute für den Kiosk-Neubau werden auf 0.4 Mio. Franken und die Anbindung der bestehenden Tiefgarage der Bovesta AG an die Tiefgarage mit 0.3 Mio. Franken geschätzt. Der unumgängliche Erwerb des Postgebäudes plus die Verlegung von SBB-Anlagen belaufen sich auf weitere 2.8 Mio. Franken. Die restlichen zirka 1.6 Mio. Franken entfallen auf Provisorien, Arrondierungsflächen, Nebenkosten etc.

Kostenbeitrag Kanton

Grundsätzlich sind im Kanton Schwyz die Gemeinden für die Bereitstellung von Plätzen und Installationen für den ÖV zuständig. Bei diesem für den regionalen ÖV ausgesprochen wichtigen Bauvorhaben hat der Regierungsrat des Kantons Schwyz zugesichert, dem Kantonsrat eine entsprechende Mitfinanzierung zu beantragen. Wie



beim Regionalverkehrs-Angebot sollen hierfür die Kosten zu 40% durch den Kanton Schwyz und zu 60% durch die Standortgemeinde finanziert werden. Als beitragsberechtigende Positionen werden vom Kanton diejenigen Kosten anerkannt, welche durch das Fahrplankonzept 2021 respektive durch die kantonale Bestellung von fünf unabhängig befahrbaren, behindertentauglichen Gelenkbus-Haltekanten verursacht werden. Darin enthalten sind auch der notwendige Erwerb und Abbruch der Post-Liegenschaft, die Verlegung der bestehenden rund 60 Parkplätze in die Tiefgarage und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes samt Kiosk-Verlegung, inklusive der notwendigen Bauprovisorien. Konkret geht es hierbei um etwa 7.1 Mio. Franken Kantonsbeitrag.

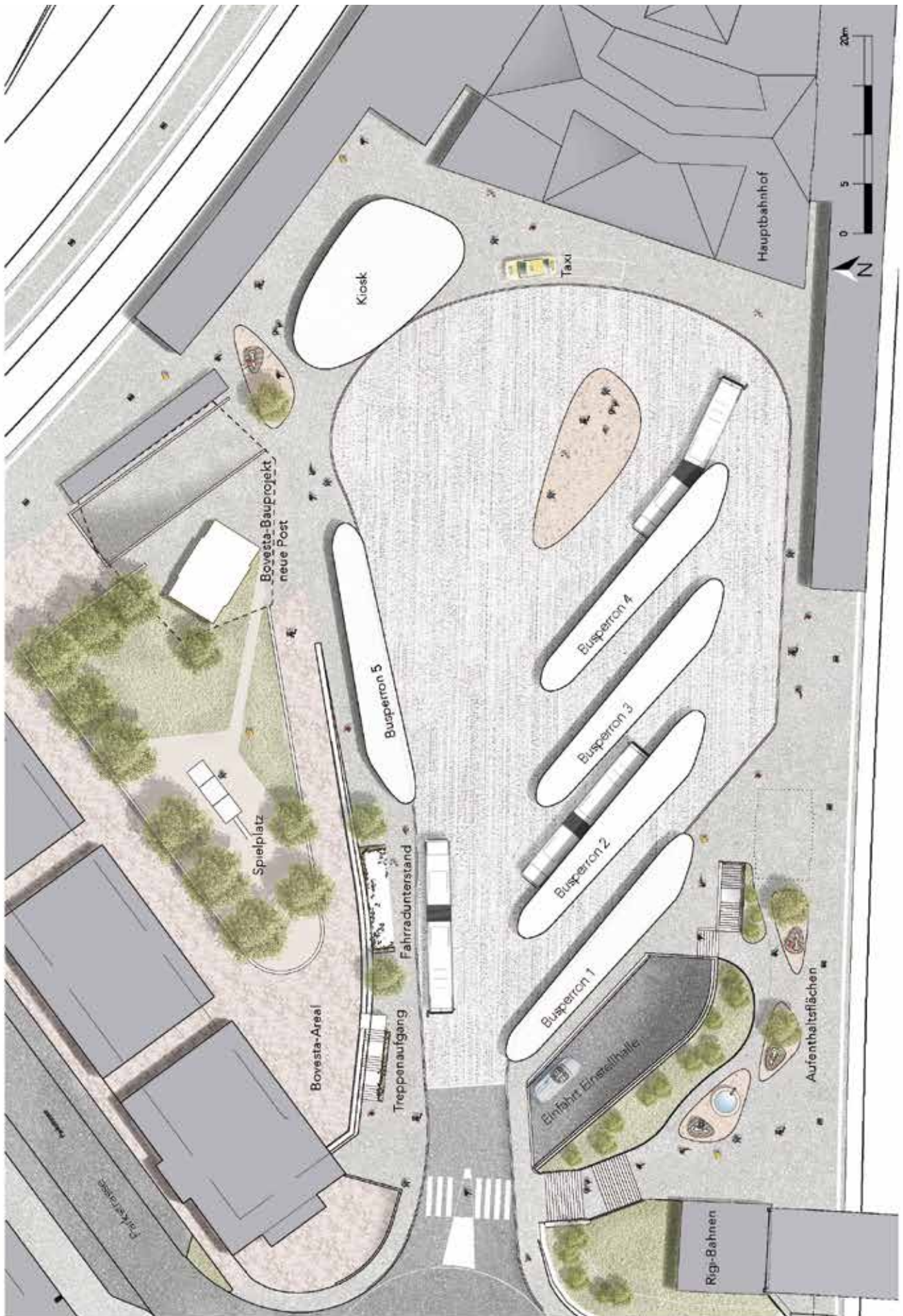
Finanzierung

Die Anlagekosten sind in der Investitionsrechnung 2019 und im Finanzplan 2020 - 2021 der Gemeinde Arth aufgeführt.

Die Finanzierung des Verpflichtungskredits erfolgt durch die Aufnahme eines Darlehens. Dieses ist zu den bestmöglichen Konditionen zu beschaffen. Das investierte Kapital muss verzinst und amortisiert werden. Die Nutzungsdauer für Gebäude und Hochbauten beträgt gemäss Gesetz über den Finanzhaushalt der Bezirke und Gemeinden (FHG) 25 Jahre (Grundstücke müssen nicht abgeschrieben werden), was einem Abschreibungssatz von 4% entspricht. Das harmonisierte Rechnungslegungsmodell (HRM2) tritt per 1. Januar 2021 in Kraft und ermöglicht ab dann eine lineare Abschreibung.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zahlungsströme

	Investitionen	Subventionen		Abschreibungen	Verzinsung %	Amortisation und Zins	Restbuchwert	Nutzungsdauer/Jahre
Total Investitionen	17'700'000.00							
Anteil Gde 60%	10'600'000.00							
Davon Grundstücke	-2'176'000.00							
Basis Abschreibung	15'524'000.00				1.00			25
2019	4'000'000.00		8%	320'000.00	20'000.00	340'000.00	3'680'000.00	
2020	8'000'000.00		8%	934'400.00	76'800.00	1'011'200.00	10'745'600.00	
2021	3'524'000.00	7'100'000.00	4.34% (1/23)	311'700.00	125'076.00	436'776.00	6'857'900.00	
2022			4.34% (1/23)	311'700.00	68'579.00	380'279.00	6'546'200.00	
2023				311'700.00	65'462.00	377'162.00	6'234'500.00	
2024				311'700.00	62'345.00	374'045.00	5'922'800.00	
2025				311'700.00	59'228.00	370'928.00	5'611'100.00	
2026				311'700.00	56'111.00	367'811.00	5'299'400.00	
2027				311'700.00	52'994.00	364'694.00	4'987'700.00	
2028				311'700.00	49'877.00	361'577.00	4'676'000.00	
2029				311'700.00	46'760.00	358'460.00	4'364'300.00	
2030				311'700.00	43'643.00	355'343.00	4'052'600.00	
	15'524'000.00	7'100'000.00		4'371'400.00	726'875.00	5'098'275.00		



Folgekosten

Zusätzlich zu den Verzinsungs- und Amortisationskosten werden jährliche Unterhalts- und Betriebskosten in der Höhe von Fr. 70'000.00 prognostiziert (Tiefgarage Fr. 40'000.00, Umgebungsgestaltung Fr. 30'000.00).

Die Tiefgarage wird nach angemessener Erhöhung der Gebühren bei der Parkplatzbewirtschaftung auf einen Tarif von voraussichtlich Fr. 2.50/h (erste Viertelstunde gratis) kostendeckend bewirtschaftet werden können. Es wird mit jährlichen Einnahmen von zirka Fr. 150'000.00 gerechnet.

Durch die Übernahme von 40% der Kosten durch den Kanton Schwyz ist die Grossinvestition durch die Gemeinde Arth finanziell tragbar.

Zusammenfassung und Abstimmungsempfehlung des Gemeinderates

Der Bahnhofplatz Goldau soll endlich als Eingangstor und Visitenkarte für die Gemeinde Arth neugestaltet werden.

Mit der NEAT-Volleröffnung per Ende 2020 erlangt der Bahnhof Arth-Goldau als Umsteigepunkt auf den Regionalverkehr eine grössere Bedeutung. Die SBB werten den eigentlichen Bahnhof entsprechend mit 57 Mio. Franken Investitionen für die künftigen Bedürfnisse auf. Der Kanton Schwyz wird ab Ende des Jahres 2020 die Buslinien im Talkessel Schwyz in Goldau zusammenführen. Die Dorfschaften Arth, Oberarth und Goldau profitieren von zusätzlichen Busverbindungen pro Stunde und Richtung.

Die Gemeinde Arth will die sich daraus ergebende Chance packen und den Bahnhofplatz besser in Wert setzen. Wie das geschehen kann und soll, ist in der 2016/17 breit erarbeiteten Entwicklungsstrategie beschrieben. Die Aufwertung des Bahnhofplatzes Goldau ist nun der erste ausführungsfähige Baustein. Die gestalterischen, funktionalen und wirtschaftlichen Anforderungen an das Projekt waren und sind mannigfaltig. Der Gemeinderat ist der Überzeugung, dass der neue Bahnhofplatz zwar nicht jede Maximalforderung zu erfüllen mag, aber ein sorgfältig gestaltetes, gut funktionsfähiges und finanziell tragbares Optimum darstellt.

Bei einer Ablehnung des Verpflichtungskredits für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes bliebe keineswegs einfach alles beim Alten: Statt der heute drei behelfsmässigen Halteplätze müssten auf dem Bahnhofplatz ab Dezember 2020 mindestens vier vollwertige, unabhängig voneinander befahrbare Gelenkbus-Haltekanten bereitgestellt werden. Für diese Notlösung müsste ein Grossteil der Parkplätze auf dem Bahnhofplatz ersatzlos entfernt und die PW-Zufahrt weitgehend eingeschränkt werden. Statt an Aufenthaltsqualität und Repräsentativität für die Bevölkerung und für Reisende zu gewinnen, würde der Bahnhofplatz weiter zur reinen Verkehrsfläche abgewertet. Einen kleinen Vorgeschmack auf ein derartiges Szenario wird das Bauprovisorium geben, welches die SBB ab Mai 2019 auf dem Bahnhofplatz für die Verlegung der drei bestehenden Buskanten einrichten und Anfang Juni 2019 in Betrieb nehmen wird.

B. Antrag des Gemeinderates

1. Dem Gemeinderat Arth wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 17'700'000.00 für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (Erstellung einer Tiefgarage mit darauf liegendem Busbahnhof) auf dem Bahnhofplatz in Goldau eingeräumt.
2. Die erforderlichen Geldmittel seien auf dem Darlehensweg zu beschaffen und gemäss Gesetz über den Finanzhaushalt der Bezirke und Gemeinden vom 27. Januar 1994 zu Lasten der Investitionsrechnung zu verzinsen und zu amortisieren.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

C. Bericht und Antrag der Rechnungsprüfungskommission der Gemeinde Arth über die Gewährung eines Verpflichtungskredits von Fr. 17'700'000.00 für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes

Die Rechnungsprüfungskommission hat die Vorlage über die Gewährung eines Verpflichtungskredits von Fr. 17'700'000.00 für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes auf formelle, rechtliche und materielle Richtigkeit geprüft.

Wir beantragen der Gemeindeversammlung zuhanden des Souveräns dem gemeinderätlichen Antrag zuzustimmen.

Arth, 8. März 2019

RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION

Urban Baumann, Präsident
Tamara Bisang
Werner Hardegger
Andreas Jost
Manuel Schumacher