

Gewährung eines Zusatzkredits von Fr. 800'000.00 zum bewilligten Planungs-Rahmenkredit für das Projekt Standortentwicklung ESP Bahnhof Arth-Goldau, neu «Zukunft Arth-Goldau»

A. Bericht

Der Gemeinderat startete im Januar 2016 die Planung «Standortentwicklung ESP Bahnhof Arth-Goldau». Das Projekt ist in drei Phasen aufgeteilt:

- Vorgehenskonzept
- Entwicklungsstrategie
- Umsetzungsprojekte

Das «Vorgehenskonzept» konnte fristgerecht Ende Juni 2016 abgeschlossen werden. Ab Mitte 2016 bis Mitte 2017 wurde in einem Stakeholder-Prozess und einem breit abgestützten Mitwirkungsverfahren die «Entwicklungsstrategie» erarbeitet. Sie besteht aus dem Zukunftsbild 2050 und dem Massnahmenplan. Seit Mitte 2017 laufen die Planungen und Verhandlungen für die prioritärsten «Umsetzungsprojekte». Die arbeitsmässig grössten Teilprojekte sind die Projektierung des Bahnhofplatzes und der neuen Groberschliessung Schuttweg.

Bereits beim Vorliegen des «Vorgehenskonzepts» stand fest, dass die ordentlich budgetierten finanziellen Mittel bei weitem nicht ausreichen werden. Deshalb unterbreitete der Gemeinderat dem Stimmvolk Ende November 2016 einen Planungs-Rahmenkredit von Fr. 1'700'000.00 für das Projekt Standortentwicklung ESP Bahnhof Arth-Goldau (während der Planung umbenannt auf «Zukunft Arth-Goldau»). Der Kredit beruhte auf vielen Annahmen und Schätzungen und war so ausgelegt, dass er die zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossene Phase 1, die voraussichtlichen Kosten der Phase 2 und die Kosten für die Planung der mutmasslich wichtigsten und dringendsten Umsetzungsprojekte bis etwa Mitte 2018 abdeckt. Insbesondere ging der Gemeinderat damals davon aus, dass im 2. Halbjahr 2018 die beiden Baukredite für die Aufwertung des Bahnhofplatzes einerseits und für die damals noch unbekannt Variante für die Groberschliessung Bahnhof Süd andererseits dem Stimmvolk hätte vorgelegt werden können.

Das Projekt Zukunft Arth-Goldau ist auf gutem Wege. Der höchst ambitiöse Zeitplan aber musste in der Zwischenzeit mehrere Male neu definiert werden. Verschiedene, im Planungs-Rahmenkredit nicht vorgesehene Zusatzrunden, Abklärungen und Zusatzaufträge wurden notwendig. Daraus haben sich Umdispositionen bei der Planung und Verwendung des bewilligten Kredits ergeben.

Bericht zu den Planungsarbeiten

1. Erschliessung Bahnhof-Süd Areale

Unmittelbar nach Vorliegen der Entwicklungsstrategie wurde im Spätsommer 2017 mit den Arbeiten für die Groberschliessung Schuttweg gestartet. Weil die Bestvariante Schuttweg für die Erschliessung der Bahnhof-Süd Areale über die Autobahn A4 gebaut werden soll und in der Nähe der Autobahnausfahrt zu liegen kommt, ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) direkt involviert und muss sein Einverständnis für alle notwendigen Planungsschritte abgeben. Dies hatte aufwändige, ursprünglich nicht vorgesehene Verkehrssimulationen und Prüfprozesse durch verschiedene Instanzen zur Folge. Daraus resultierte, dass der Anschluss an die Gotthardstrasse zwingend mit einem Kreisell gebaut werden und auch die Einmündung Chräbelstrasse in das Strassenprojekt einbezogen werden muss.

Parallel dazu hat der Gemeinderat das Generalplanerteam in einer international ausgeschriebenen Submission bestimmt. Im Dezember 2017 begann das beauftragte Team mit den geologischen Abklärungen und mit Vermessungsarbeiten. Im ersten Halbjahr 2018 startete die Vorprojektierung des Schuttwegs, welche die exakte Linienführung, technische Spezifikationen sowie eine Kostenschätzung $\pm 20\%$ umfasst.

Gleichzeitig entwickelte das kantonale Hochbauamt einen Masterplan für die Erweiterung des PHSZ/BBZG-Campus. Eine enge Abstimmung und Koordination der beiden Planungen war zwingend. Das Vorprojekt der sogenannten «Basisvariante» konnte Ende August 2018 abgeschlossen werden. Bis im Januar 2019 läuft nun die Ausarbeitung des Bauprojekts für die «Basisvariante», sodass bis zur Einholung des Baukredits beim Stimmvolk ein Kostenvoranschlag $\pm 10\%$ vorliegt.

Ab Herbst 2017 führte der Gemeinderat Gespräche mit den von der «Basisvariante» möglicherweise betroffenen Grundeigentümern. Insbesondere Grundeigentümer und Anstösser des erforderlichen Kreisel-Anschlusses an die Gotthardstrasse forderten vehement, der Kreisel sei näher an den Autobahnanschluss zu verschieben oder es seien gänzlich andere Strassenführungen zu prüfen. Schnell wurde klar, dass eine Verschiebung der Anschlusslösung in den ASTRA-Perimeter gewichtige organisatorische, zeitliche und finanzielle Folgen für dieses Projekt haben wird.

Während die Abklärungen zur Situierung des Anschlusses an die Gotthardstrasse liefen, musste der Gemeinderat zur Kenntnis nehmen, dass gegen die sogenannte «Basisvariante» welche zwischen den Liegenschaften Tankstelle Pfister und Dorfgarage in die Gotthardstrasse einmünden soll, heftiger Widerstand von Seite Grundeigentümer an die Adresse des Gemeinderates gerichtet wurde. Der Gemeinderat will die vorgesehene Linienführung des Schuttwegs nicht partout gegen den Willen von betroffenen Grundeigentümern durchsetzen und sich in langwierige Verfahren begeben.

Dies ist der Grund, dass er sich als Zusatz für eine umfassende Prüfung einer, früher von ihm und dem ASTRA verworfenen, «Alternativvariante» entschieden hat. Die Linienführung bei der Alternativvariante bleibt bis zum Brückenkopf Nord gleich. Sie schliesst aber über eine wesentlich längere, stützenfreie Autobahnbrücke mit einem Grosskreisel nördlich des Forstwerkhofs und der Liegenschaft Tankstelle Pfister direkt bei der Autobahnaus- und Einfahrt Küssnacht/Schwyz an. Das ASTRA hat Hand für eine Prüfung einer solchen Lösung geboten, allerdings nur unter massiven Auflagen: Eine aufwändige Verkehrssimulation und Gegenprüfung mit mehrmaligem Hin und Her waren notwendig für den Nachweis, dass die Autobahnausfahrten mit dieser Variante auch mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Jahr 2040 noch funktionieren. Im Juni 2018 begann das Generalplanerteam, die verkehrsgeometrische, topografische und bautechnische Machbarkeit eines solchen Grosskreises in Varianten zu erarbeiten. Seit Ende September 2018 liegt nun eine solche ingenieurmässig machbare Doppelkreisel-Variante («Erdsnüssli»-Kreisel) vor. Bis November 2018 wurde das Vorprojekt «Alternativvariante Schuttweg» mit Kostenschätzung $\pm 20\%$ ausgearbeitet. Sollte diese Alternativvariante alle Hürden überstehen und weiterverfolgt werden, müsste deren Bauprojektierung und Realisierung als Nationalstrassenprojekt unter der Federführung und der Zeitplanung des ASTRA erfolgen. Die Gemeinde müsste bei dieser Variante alle Projektierungs-, Bau-, Unterhalts- und späteren Sanierungskosten tragen.

Bis Ende Oktober 2018 lief die kantonale Vorprüfung der für die Erschliessung Schuttweg (Basis- und Alternativvariante) und die Umzonung der Bahnhof Süd Areale erforderlichen Erschliessungsplan- und Zonenplan-Änderungen. Die öffentliche Planaufgabe ist für Ende 2018 / Anfang 2019 vorgesehen.

2. Neugestaltung Bahnhofplatz Goldau

Der Gemeinderat ist bestrebt, die Bauarbeiten für die Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Goldau wenn immer möglich parallel zu den Bauarbeiten auf der SBB-Linie Zugersee Ost und dem Perron Umbau Arth-Goldau auf der Nordseite auszuführen. Nur so kann der neu gestaltete Bahnhofplatz als «Adresse» mit der NEAT-Volleröffnung und der Neukonzeption des kantonalen Busnetzes im Dezember 2020 in Betrieb genommen werden.

Mit diesem Ziel vor Augen hat der Gemeinderat im Spätsommer 2017 als Vorarbeit ein technisches Vorprojekt ausgelöst, um frühzeitig wichtige Projektierungs-Aspekte ausloten zu können.

Im Rahmen der Stakeholder-Workshops im Zeitraum Oktober 2016 bis Mai 2017 und der öffentlichen Mitwirkung Mitte 2017 sind zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes grössere Vorbehalte und Zweifel vorgebracht worden. An zwei im Herbst 2017 extra eingefügten «Runden Tischen Optimierung Bahnhofplatz» wurden aber die Vorarbeiten im Wesentlichen bestätigt. Die zeitliche Verschiebung der nächsten Schritte betrug dadurch ungefähr ein halbes Jahr.

Am 18. Dezember 2017 erteilte der Gemeinderat dem Steuerungsausschuss den Auftrag für die Generalplaner-Submission Bahnhofplatz. Auf ein eigentliches Wettbewerbsverfahren wurde hierbei aus Zeit- und Finanzgründen verzichtet. Stattdessen wurde ein sogenanntes Planerwahlverfahren durchgeführt, in welchem nebst der finanziellen Offerte und Referenzen die Gestaltungsidee für den Bahnhofplatz mit 50% gewichtet wurde. Der Mehraufwand gegenüber einer reinen Offert-Submission hielt sich in Grenzen, der gestalterische Gewinn durch die verschiedenen Eingaben aber war erheblich.

Mitte Mai 2018 hat der Gemeinderat dem Siegerteam den Zuschlag für das Generalplanermandat für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts mit Option für die nachgelagerte Ausführungsplanung und Realisierung der Neugestaltung des Bahnhofplatzes erteilt. Die Arbeitsvergabe ist vorerst auf das Vor- und Bauprojekt beschränkt. Damit werden die Leistungen bis zur Gemeindeversammlung beziehungsweise Urnenabstimmung abgedeckt. Bis im Januar 2019 wird das fertige Bauprojekt mit Kostenvoranschlag $\pm 10\%$ vorliegen. Dieses stellt die Grundlage für den Baukredit dar.

Parallel zur Projektierung für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes laufen seit längerer Zeit relativ aufwändige Gespräche mit verschiedenen Anlaufstellen wie der Post CH AG, der SBB AG und der Bovesta AG bezüglich der sie betreffenden vielfältigen Aspekte. Viele davon waren in der ursprünglichen Konzeption des Planungskredits noch gar nicht absehbar.

Mit der Post Immobilien AG konnte im August 2018 grundsätzliches Einvernehmen darüber erzielt werden, dass sie ihr Postgebäude an die Gemeinde verkauft, während der Bauzeit in ein von der Gemeinde organisiertes Provisorium disloziert und nach Fertigstellung eines möglichen Mehrzweckgebäudes am Bahnhofplatz einen definitiven Standort mieten kann. Gespräche und Verhandlungen zu Detailfragen laufen.

Mit SBB Infrastruktur konnte nach relativ kurzer Zeit Einigkeit über die gegenseitigen Rahmenbedingungen während der Bauphase erzielt werden. Hingegen beanspruchte die grundsätzliche Einigung mit SBB Immobilien über Landabtretungen und Baurechte, Kiosk-Provisorium und -Ersatzneubau intensive Verhandlungen während über sechs Monaten. Nicht abgeschlossen sind die weiteren Detailverhandlungen zu den definitiven Preisen und Kaufvertragsbestimmungen.

Für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Goldau muss der Zonenplan und das Baureglement angepasst werden. Die Vorarbeiten dazu laufen. Die Änderungen wurden Ende Oktober 2018 öffentlich aufgelegt.

Das Bauprojekt für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes mit Kostenvoranschlag und einer Genauigkeit von $\pm 10\%$ wird bis Ende Januar 2019 fertig erstellt sein. Es ist vorgesehen, dass der Gemeinderat die Baukredit-Botschaft für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes zu Händen der Gemeindeversammlung im April 2019 ausarbeiten wird, so dass am 19. Mai 2019 an der Urne darüber abgestimmt werden kann. Das bedingt aber auch, dass allfällige Einsprachen zur Änderung des Zonenplans und des Baureglements rasch bereinigt werden können und spätestens Ende Januar 2019 keine Beschwerdeverfahren am Laufen sind.

Stimmt der Souverän dem Baukredit für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Goldau und der Zonenplanänderung Bahnhofplatz im Mai 2019 zu, kann der Baubeginn voraussichtlich im Oktober 2019 erfolgen. Die Eröffnung wäre sodann für Dezember 2020 geplant.

3. Weitere Planungen / Abklärungen / Verhandlungen

Nebst den beiden grossen Teilprojekten «Erschliessung Bahnhof-Süd Areale» und «Neugestaltung Bahnhofplatz» sind seit Mitte 2017 verschiedene weitere prioritäre Umsetzungsprojekte vorangetrieben worden.

Im 2. Halbjahr 2017 wurde frühzeitig geklärt, wo überall sich im weiteren Bahnhofgebiet Goldau aus denkmalpflegerischer Fachsicht schützens- oder erhaltenswerte Gebäude befinden. Sowohl bei den Gebäuden am Bahnhofplatz als auch auf der Bahnhof-Südseite wurden vertiefende Abklärungen in Auftrag gegeben. Diese stellen eine wichtige Grundlage für die Interessenabwägung bei der Zonenplanänderung dar, ob gewisse Gebäude trotzdem abgebrochen werden können oder welche denkmalpflegerischen Auflagen zu erwarten sind.

Das Projekt Zukunft Arth-Goldau bedingt Anpassungen im Zonenplan und im Baureglement der Gemeinde Arth. Im laufenden Planungs-Rahmenkredit ist nur die Umzonung der Bahnhof Süd-Areale, bzw. ESP-Kernareal (Rigi Bahnen, Luxram/KAGO, SBBsüdwest/Kaufmann/Curiger) budgetiert. Zwischenzeitlich sind zusätzlich die Zonenplanänderung Bahnhofplatz, die Erschliessungsplanänderung Schuttweg sowie die Zonenplanänderung für Schuttweg und PHSZ/BBZG-Campus hinzugekommen.

Zudem mussten die bereits im Frühling 2018 für eine Vorabklärung bereitgestellten Planungen aufgrund erster Rückmeldungen für die kantonale Vorprüfung im September/Oktober 2018 substanziell präzisiert und ergänzt werden. Der Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumentwicklung liegt seit Anfang November vor und die Änderungen in der Nutzungsplanung liegen soweit für die öffentliche Auflage bereit. Aber auch die direkt mit den Änderungen in Verbindung stehenden Verhandlungen bezüglich Planungsvereinbarungen und Infrastrukturverträge mit den Arealeigentümern, mit denen sich die Grundeigentümer der Kernareale zum Planungsprozess bekennen und – auf expliziten Wunsch der Bevölkerung – sich namhaft an den Planungs- und Infrastrukturkosten der Gemeinde beteiligen sollen, haben sich als extrem langwierig, detailversessen und entsprechend aufwendig erwiesen. Da sie voraussichtlich erst Ende 2018 unterschrieben vorliegen, erfährt die öffentliche Auflage der Nutzungspläne für Bahnhof Süd, Schuttweg und Campus PHSZ/BBZG eine Verzögerung um einige Monate. Momentan geht der Gemeinderat davon aus, dass die Zonenplan- und Erschliessungsplanänderungen frühestens im 2. Halbjahr 2019 der Gemeindeversammlung und der anschliessenden Urnenabstimmung vorgelegt werden können.

Auch wurde im Verlauf der Planungsarbeiten klar, dass eine professionelle Kommunikationsberatung und -unterstützung während der Phase 3 «Umsetzungsmassnahmen» unabdingbar ist. Eine konsistente und alle Interessengruppen erreichende Kommunikation kann ohne Unterstützung nicht gewährleistet werden. Seit dem Spätsommer 2017 wird ca. vierteljährlich über die Projektfortschritte informiert und im Frühling 2018 wurden mit einer «Roadshow» und mit Flyern die Planungsabsichten und angelaufenen Umsetzungsarbeiten breit und mit der dem Projekt angepassten Fachkompetenz unter dem neuen Titel «Zukunft Arth-Goldau» kommuniziert.

Zusatzkredit zur Erhöhung des bewilligten Planungs-Rahmenkredits

Wie vorstehend dargelegt, beruht der Planungskredit von 1.7 Mio. Franken auf verschiedenen zeitlichen und aufwandmässigen Annahmen. Er war so ausgelegt, dass er die zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossene Phase 1, die voraussichtlichen Kosten der Phase 2 und die Kosten für die Planung der mutmasslich wichtigsten und dringendsten Umsetzungsprojekte bis etwa Mitte 2018 abdeckt. Die Realität hat diese Annahmen in verschiedenen Punkten überholt. So führten vor allem von Dritten gestellte Zusatzansprüche und dadurch bedingte Zeitverzögerung (Grundeigentümer, Einwohner) zu Mehraufwendungen, auf welche der Gemeinderat und der Steuerungsausschuss nur beschränkt Einfluss nehmen konnten. Trotz häuslicher Umgang mit den Finanzmitteln reichen diese nun nicht mehr aus, um alle vier Stossrichtungen auf den Weg zu bringen. Die Kostenprognose zeigt, dass bis Ende 2018 der bisher gesprochene Planungsrahmenkredit aufgebraucht sein wird. Gemäss nachfolgender Prognose belaufen sich die Kosten bis Dezember auf 2.5 Mio. Franken, d.h. es wird ein ein Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 800'000.00 nötig.

Kostenprognose vom 1. Oktober 2018 (in Franken)

	Kredit	Stand 1. Okt. 2018	Prognose Dez. 2018	Dez. 2019
Total	1'700'000	997'620	1'667'036	2'500'000
Phase 1 und 2	275'000	321'744	321'744	321'744
Phase 3	140'000	106'795	262'659	440'000
Teilprojekt Bahnhofplatz	615'000	120'977	397'000	598'000
Groberschliessung Bahnhof Süd-Areale	320'000	399'772	608'000	868'000
Weitere Projekte	120'000	23'332	52'633	150'000
Umzonung Kernareale	110'000	25'000	25'000	40'000
Reserve	120'000			82'256

Zusammenfassung und Empfehlung

Damit die für eine fundierte Planung notwendig gewordenen und teilweise bereits erteilten Aufträge an verschiedene Planungsbüros für Zusatzabklärungen für die Teilprojekte «Erschliessung Bahnhof-Süd Areale» und «Neugestaltung Bahnhofplatz» in der ersten Jahreshälfte 2019 weitergetrieben werden können sowie für die weiteren Teilprojekte «Umzonung Bahnhof Süd Areale» und «Weiterentwicklung Wohnquartiere», ist die vorliegend beantragte Einräumung eines zusätzlichen Planungs-Rahmenkredits für das Projekt Zukunft Arth-Goldau notwendig.

Das Projekt Zukunft Arth-Goldau ist insgesamt gut unterwegs und verdient weiterhin eine breite Unterstützung und Wertschätzung für die bisher geleisteten Arbeiten.

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten die Zustimmung zum Zusatzkredit.

B. Antrag des Gemeinderates

1. Dem Gemeinderat wird ein Zusatzkredit von Fr. 800'000.00 zur Erhöhung des am 27. November 2016 vom Stimmvolk bewilligten Planungs-Rahmenkredits von Fr. 1'700'000.00 für das Projekt Standortentwicklung Zukunft Arth-Goldau gewährt.
2. Die erforderlichen Geldmittel für den Zusatzkredit von Fr. 800'000.00 seien auf dem Darlehensweg zu beschaffen, in der Investitionsrechnung zu verbuchen und gemäss § 10 der Verordnung zum Finanzhaushalt der Bezirke und Gemeinden vom 19. Dezember 1995 abzuschreiben.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

C. Bericht und Antrag der Rechnungsprüfungskommission der Gemeinde Arth über die Einräumung eines Zusatzkredits von Fr. 800'000.00 zum bewilligten Planungs-Rahmenkredit für das Projekt Standortentwicklung ESP Bahnhof Arth-Goldau, neu «Zukunft Arth-Goldau»

Die Rechnungsprüfungskommission hat die Vorlage über die Einräumung eines Zusatzkredits von Fr. 800'000.00 zum bewilligten Planungs-Rahmenkredit für das Projekt Standortentwicklung ESP Bahnhof Arth-Goldau, neu «Zukunft Arth-Goldau», auf formelle, rechtliche und materielle Richtigkeit geprüft.

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

Arth, 18. Oktober 2018

RECHNUNGSPRÜFUNGSKOMMISSION

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