

Beschluss Nr. 713/2011
Schwyz, 5. Juli 2011 / bz

Investitionsbeitrag an den Busknoten Bahnhof Küsnacht
Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Der Bezirk Küsnacht beantragt mit dem Gesuch „Investitionsbeitrag des Kantons an den Neubau des Busbahnhofs Küsnacht“ einen Investitionsbeitrag an die zu 100% durch den Bezirk finanzierten Kosten. Das revidierte Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) ist seit dem 26. Januar 2010 in Kraft und bildet die Grundlage für den Investitionsbeitrag an den Neubau des Busbahnhofs Küsnacht. Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) des Kantons Schwyz wurde während der Planung vom Bezirk Küsnacht über alle nötigen Schritte informiert und konnte somit entsprechend Einfluss nehmen.

Der Neubau des Busbahnhofs Küsnacht trägt der aktuellen und künftigen Entwicklung der Region Rechnung und hat für den Kanton eine erhebliche Bedeutung. Die qualitativen und quantitativen Anforderungen für einen Investitionsbeitrag können mehrheitlich bejaht werden. Die gesetzliche Grundlage ist gegeben, dass der Kanton Schwyz auf das Investitionsgesuch eingehen kann. Die Beteiligung an den Gesamtkosten für den Busbahnhof von Fr. 3 568 197.-- (exklusive MWST) richtet sich anteilmässig nach der Nutzung der sieben Buskanten. Der Kostenteiler wird abgeleitet vom zugrunde liegenden aktuellen Angebotskonzept. Der Anteil für den Kanton Schwyz beträgt 41% und beläuft sich auf Fr. 1 462 961.--. Dieser Investitionsbeitrag wird als à-fonds-perdu Beitrag ausgerichtet.

2. Ausgangslage

Vor über 100 Jahren wurde der Bahnhof Küsnacht im Zuge der Errichtung der Gotthardstrecke als einfache Haltestelle erbaut. Im Laufe der Zeit entwickelte er sich zu einer regionalen Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr (öV) im Bezirk Küsnacht wie auch in der Region. Aufgrund des absehbaren Bevölkerungswachstums, der Zunahme der Pendlerströme und des damit verbundenen Angebotsausbaus des öV wird der Bahnhof in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Der Bahnhof Küsnacht entspricht in seiner heutigen Ausgestaltung nicht mehr den Anforderungen, welche an einen regionalen Knotenpunkt des öV gestellt werden. Es sind Anpassungen notwendig,

welche zu einem Plus an Sicherheit, Service und Komfort sowie zu einer besseren Erschliessung führen.

Deshalb entschlossen sich der Bezirk Küssnacht und die Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB), eine Studie für den Ausbau des Bahnhofs Küssnacht in Auftrag zu geben. Das vorliegende Investitionsgesuch des Bezirks Küssnacht für den Busknoten trägt der aktuellen und zukünftigen Entwicklung an die öV-Drehscheibe Küssnacht Rechnung.

3. Gesetzliche Grundlage

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 nur Investitionsbeiträge gewähren, wenn sich der Bund auch daran beteiligte. Die Bundesmittel für die Infrastrukturvorhaben der nächsten Jahre sind aber bereits weitgehend ausgeschöpft. Um die gewünschten Angebote und Qualitätsansprüche im Regionalverkehr sicherzustellen oder auszubauen, benötigt es zukünftig zwingend eine Mitfinanzierung der Kantone. 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.

Neu erlaubt § 6 Abs. 1 GöV dem Kanton Schwyz, sich auch ohne Bundeshilfe an Investitionsbeiträgen zu beteiligen, wenn die vorgesehene Investition für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist.

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. Der Bezirk hat sich für die Weiterentwicklung des Bahnhofs Küssnacht stark eingesetzt. Aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlagen des Kantons Schwyz zu diesem Zeitpunkt wurden die Investitionskosten für den Busknoten Küssnacht durch den Bezirk Küssnacht zu 100% sichergestellt. Gemäss Erläuterungen in den Abstimmungsunterlagen (Seite 6) soll sich der Kanton Schwyz auch an Investitionen in Busknoten mit mehreren Umsteigebeziehungen beteiligen können, wenn davon eine ganze Region profitiert. Der Gesuchsteller für den Investitionsbeitrag ist im Falle von Küssnacht der Bezirk Küssnacht, welcher die Investitionskosten zu 100% bereitgestellt hat. Die Planung für den Busknoten Küssnacht war bei Inkrafttreten der Teilrevision des GöV bereits mehrheitlich abgeschlossen. Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr war über den Planungsstand immer informiert. Der Baubeginn und die Gesuchseinreichung erfolgten, als die Teilrevision in Kraft gesetzt war. Die Teilrevision des GöV kommt somit vorliegend zur Anwendung, es liegt kein Fall der Rückwirkung vor.

Den endgültigen Entscheid über die Gewährung eines kantonalen Investitionsbeitrags fällt der Kantonsrat.

4. Projektübersicht

4.1 Bahnhofumbau 1997 bis 1999

Der Bahnhof Küssnacht wurde 1997 bis 1999 umgebaut. Zu diesem Zeitpunkt wurden Anpassungen am Mittelperron, der Signalisation sowie Verbesserungen für die Personensicherung vor-

genommen. Auch nach dem Umbau wies der Bahnhof Küssnacht bezüglich Sicherheit und Komfort verschiedene Mängel auf. Die Parkierung der Busse erweist sich weiterhin als ungünstige und ungenügende Lösung für zukünftige Angebotsausbauten. Der Buswendeplatz wurde nur provisorisch erstellt und weist sehr knappe Wenderadien auf, einer Vergrößerung des Wendeplatzes stand der Güterschuppen im Wege. Eine Kreuzung der Busse auf der Zufahrt zum Bahnhof war nicht möglich, auch fehlte ein Trottoir für die Fussgänger. Beim Zugang zum Mittelperron muss das Gleis 2 à-Niveau überquert werden, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt. Die Gleisperrons zwei und drei liegen zu tief, weshalb ein stufenloses Einsteigen für behinderte Personen, bzw. Personen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen nicht möglich ist.

Der Bezirk Küssnacht und die SBB AG entschlossen sich im Sommer 2006, eine gemeinsame Studie für das Bahnhofprojekt Küssnacht auszuarbeiten.

4.2 Bahnhofprojekt Küssnacht

Das gesamte Bahnhofprojekt Küssnacht ist in drei Teilprojekte gegliedert:

1. SBB Bahnzugang und Gleisanlagen: Niveaufreier Zugang zum Mittelperron via neue Personenunterführung mit Treppen, Rampen und Lift. Erhöhung Perronkante auf behindertengerechte 55 cm ab Schienenoberkante. Perrondach, Kundeninfo und Möblierung gemäss gängigem Standard. Signaltechnische Anpassungen zur Ermöglichung von uneingeschränkten, gleichzeitigen Zugseinfahrten.
2. Busknoten: Neuer Bushof mit sieben Anlegekanten. Verbesserte Verkehrserschliessung via bestehendes Bahnhofareal.
3. Zugang Haltikerstrasse: Fussgängerzugang von der Haltikerstrasse entlang der SBB-Trassen via Unterführung zum Mittelperron und Bahnhofplatz.

Diese drei Teilprojekte sind aufeinander abgestimmt und bilden als Ganzes die Beziehung zwischen Bahn, Bus und Individualverkehr. Alle Teilprojekte werden in Etappen zwischen Dezember 2010 und 2011 realisiert. Diese Vorlage umfasst nur die Mitfinanzierung des Teilprojektes zwei „Busknoten Küssnacht“.

4.3 Projektstudie

Das zentrale Element des Gemeinschaftsprojekts, welches im Frühling 2007 als Studie vorlag, ist der neue Busbahnhof, der auf die Südwestseite des bestehenden Bahnhofgebäudes verlegt wird. Zusammen mit dem unter Denkmalschutz stehenden Gebäudeensemble „Aufnahmegebäude“ und „WC-Häuschen“ wird der Busbahnhof als Insel auf dem vergrösserten Bahnhofplatz situiert. Der Busbahnhof kann im Kreisverkehr angefahren werden und bietet Platz für sechs bis sieben Busse.

Der Bahnhofplatz wird im Projekt als Begegnungszone mit Tempo 20 signalisiert. Damit kann dem regen Verkehrsfluss und der Verflechtung verschiedener Verkehrsarten (Fahrzeuge und Fussgänger) Rechnung getragen werden. Das Busbahnhofdach überdeckt neben den diversen Informations- und Serviceeinrichtungen für die Passagiere auch die Treppen- und Rampenabgänge zur Personenunterführung. Die Personenunterführung führt zum neuen, überdeckten Mittelperron und weiter über eine Treppe zur Allmig- und Haltikerstrasse.

Eine übersichtliche Anordnung der Elemente, die Verwendung transparenter Elemente wie Glas und Staketengeländer, eine gute Ausleuchtung im Publikumbereich sowie eine optimale Wegleitung für behinderte und nicht behinderte Personen schaffen Orientierung und Sicherheit für alle Passanten.

4.4 Übergangslösung Umsetzung neues Buskonzept 2009

Dank guter Zusammenarbeit aller Beteiligten wurde das neue Angebotskonzept Küssnacht mit der Einführung von zwei neuen Buslinien bereits auf den Fahrplanwechsel 2009 realisiert. Diese Umsetzung bedingte jedoch die Schaffung einer provisorischen Busanlegekante, welche die fünf Buslinien am Bahnhof Küssnacht bis zur Eröffnung des neuen Busknotens anfahren konnten. Diese provisorische Baute wurde im Herbst 2008 durch den Bezirk auf eigene Kosten erstellt. Im Sommer 2009 wurde zudem die Zugangsstrasse zum Bahnhof verbreitert, sodass neu zwei Busse kreuzen können. Weiter wurde durch den Bezirk ein Trottoir für die Fussgänger-sicherheit erstellt.

4.5 Projektnutzen

Der Bahnhof Küssnacht soll seiner Funktion hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Information für alle Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Das Ausbauprojekt wurde im Rahmen einer Gesamtplanung erarbeitet, damit aus einer ganzheitlichen Sicht Entscheide für Detaillösungen getroffen werden konnten.

Beim Neubau des Bus-Bahnhofs sind alle Verkehrsmittel und Verkehrsströme optimal miteinander verknüpft. Die Bewegungsräume, die Wartezonen und die Abstellanlagen der individuellen Verkehrsmittel sind konform und zukunftsorientiert dimensioniert.

5. Bewertungskriterien 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 Transportunternehmungen 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 können, 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

Steigert die Massnahme die Attraktivität des öV?

Die fünf Linienbusse müssen heute an verkehrsmässig ungünstiger Lage auf dem Bahnhofareal wenden und parkieren. Für die Buspassagiere steht kein gedeckter Wartebereich oder Zugang zur Bahn zur Verfügung. Die Serviceeinrichtungen sind zudem nicht benutzerfreundlich platziert. Das Projekt trägt diesen Problematiken Rechnung und beseitigt diese Missstände.

Dient die Massnahme der Verbesserung des öV-Systems?

In Dezember 2008 wurden Bus und Bahn fahrplanmässig besser miteinander verknüpft. Mit dem Bau des zentralen Busbahnhofs und der Personenunterführung wird die Verknüpfung auch infrastrukturell umgesetzt und dem Faktor Sicherheit Rechnung getragen. Die auf das Fahrplanjahr 2009 getroffenen Übergangslösungen können ins Projekt integriert und weiterentwickelt werden.

Wird die Sicherheit der öV-Benutzer verbessert?

Die Neugestaltung des Bahnhofs Küssnacht verbessert die Sicherheit der Passagiere wesentlich.

Werden die Grundsätze der Ökologie und der Nachhaltigkeit berücksichtigt?

Der öV im Bezirk Küssnacht und den angrenzenden Regionen ist im Aufschwung. Mit dem Erwerb des Labels Energiestadt im Juni 2010 verpflichtete sich der Bezirk Küssnacht, zusätzlich weitere Anstrengungen zur Förderung der Lebensqualität durch eine zeitgemässe Mobilität zu unternehmen. Dazu gehört für den Bezirk, neben der lenkenden Einflussnahme auf den motorisierten Individualverkehr, die Förderung des öV durch eine optimale Anbindung.

Kann der Betriebsablauf optimiert und wirtschaftlicher gestaltet werden?

Der bisher unkoordinierte Warteraum für die Passagiere und die minimale Manövriertfläche für die Busse entsprachen den Anforderungen nicht mehr. Die Betriebsfläche wurde schrittweise durch den Abbruch von Bauten und Anlagen erweitert. Mit dem zentralen Busbahnhof wird der Betriebsablauf für die Busse wesentlich vereinfacht (Zu- und Wegfahren im Rundverkehr). Mit der Personenunterführung zwischen der Businsel und dem Mittelperron wird die Verknüpfung Bus-Bahn verbessert, was ebenfalls zu einer Optimierung der Betriebsabläufe führt.

5.2 Quantitative Kriterien

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

Der Ausbau des bisherigen Busangebotes mit den zwei neuen Linien „Küssnacht – Meggen und Küssnacht – Root D4“ und dem Schnellbus „Küssnacht – Vitznau“ hätten ohne die Schaffung des provisorischen Bushofs nicht eingeführt werden können.

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

Der Bahnhof Küssnacht stellt die zentrale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr im Bezirk wie auch in der Region dar. Im kantonalen Richtplan ist Küssnacht seit 2002 als regionales Zentrum aufgeführt. Aufgrund des absehbaren Bevölkerungswachstums, der Zunahme der Pendlerströme und des damit verbunden Ausbaus des öffentlichen Verkehrs wird der Bahnhof Küssnacht in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen.

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

Die Kapazität des Busknotens Küssnacht kann erhöht werden. Es stehen neu sieben Anlegekanten für den Busverkehr zur Verfügung.

Kann durch die geplanten Massnahmen die Umsteigekapazität und als Folge davon die Umsteigefrequenz erhöht werden?

Dank der engeren Verknüpfung von Bus und Bahn sowie den verschiedenen Zugängen zum Mittelperron kann auch die Umsteigekapazität erhöht werden.

Werden die Grundsätze der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit beachtet?

Vorprojekt und Bauprojekt wurden laufend bezüglich des Einsparungspotenzials überprüft.

Führt der Verzicht auf die geplante Massnahme zu einem Angebotsabbau?

Mit einem Verzicht auf die Vergrösserung des Manövriert- und Standplatzes würde der Platz für die bereits lancierten neuen Buslinien fehlen.

Kann das Gesuch eine positive Nutzenanalyse aufzeigen?

Die Kosten des Um- und Ausbau des SBB-Bahnhofs und den Neubau des Busknotens wären nur bei einem Quantensprung auf der Nutzenseite angemessen. Dieser Sprung kann aber mit dem Projekt nicht erreicht werden. Der Nutzen beschränkt sich auf die Kapazitätssteigerung und die Sicherheit sowie den Impuls für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region.

5.3 Bedeutung

Die regionale Bedeutung des Busbahnhofs Küssnacht ist unbestritten. Der öV-Knoten ist für den Kanton Schwyz und im Speziellen für den Bezirk Küssnacht von erheblicher Bedeutung.

Die Mehrheit der relevanten qualitativen und quantitativen Kriterien kann bejaht werden und die erhebliche Bedeutung kann bestätigt werden. Das Gesuch erfüllt die Voraussetzungen für eine Investition gemäss § 6 Abs. 1 GöV. Für die Herleitung eines Investitionskostenteilers wird das Bus-Angebot näher betrachtet.

6. Bus-Angebot

Der Bahnhof Küssnacht hat sich in den letzten Jahren zur regionalen öV-Drehscheibe entwickelt. Heute verzeichnet der Bahnhof Küssnacht rund 2800 Ein- und Ausstiege pro Tag. Der Bahnhof Küssnacht ist für den Regionalverkehr von grosser Bedeutung. Viele Pendler und Reisende fahren Richtung Luzern, Arth-Goldau bzw. Rotkreuz und haben dort Anschluss an das nationale Eisenbahnnetz. Dank des Anfangs- und Endpunktes der Buslinien am Bahnhof Küssnacht kann mit dem neuen Buskonzept seit einem Jahr ein optimales Umsteigen vom Bus auf den Zug und umgekehrt gewährleistet werden.

Folgende Buslinien profitieren vom neuen Bushof Küssnacht:

Linie 2

Küssnacht – Weggis – Vitznau – Gersau – Brunnen – Schwyz
(Kostenteiler Offerten des regionalen Personenverkehrs (RPV), Kanton Schwyz 70.4% / Kanton Luzern 29.6%)

Linie 22

Küssnacht – Immensee
(Kostenteiler Offerten RPV, Kanton Schwyz 100%)

Linie 53

Küssnacht – Risch – Rotkreuz
(Kostenteiler Offerten RPV, Kanton Schwyz 41.8% / Kanton Zug 58.2%)

Linie 28

Küssnacht – Root D4 / TransRivieraExpress
(Kostenteiler Offerten RPV, Kanton Schwyz 36.9% / Kanton Luzern 63.1%)

Linie 28

Küssnacht – Vitznau / TransRivieraExpress
(Kostenteiler Offerten RPV, Kanton Schwyz 36.9% / Kanton Luzern 63.1%)

Linie 29 Bezirk

(Kostenteiler Kanton Schwyz 0% / Bezirk 100%)

Ortsbus

(Kostenteiler Kanton Schwyz 0% / Bezirk 100%)

Die Frequenzen dieser Buslinien haben in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen und die verzeichnen zweistellige Zuwachsraten. Für das Jahr 2010 wurden 1 220 000 Passagiere auf der Buslinie 53 der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) nach Rotkreuz (+ 7.4%), 890 000 Passagiere auf der Rivieralinie der Auto AG Schwyz (AAGS) Line 2 (+ 10%) sowie 212 000 Passagiere auf der Linie 22 der ZVB nach Immensee (+ 17%) gezählt. Es wird auch zukünftig mit stark wachsenden Verkehrsströmen gerechnet und das Angebot dementsprechend weiterentwickelt.

7. Kostenbeteiligung

Die SBB Fachstellen haben zusammen mit den beauftragten Ingenieuren bis im Frühling 2009 einen ersten Entwurf für den Kostenvoranschlag (+/- 10%) für das Projekt ausgearbeitet. Nach diversen Kostenüberprüfungen und der Berücksichtigung von Sparmassnahmen liegt der bereinigte, von beiden Partnern genehmigte Kostenvoranschlag seit Ende September 2009 vor.

Anhand des geplanten Fahrplankonzeptes mit den sieben Busanlegekanten können die Investitionskosten von Fr. 3 568 197.-- gemäss Kostenteiler für die Regionalverkehrsufferten ermittelt werden. Der Kanton Schwyz beteiligt sich demzufolge nur an Kosten, welche im direkten Zusammenhang mit dem Regionalverkehrsangebot stehen, welches durch den Kanton Schwyz mitfinanziert wird.

<i>Buskante</i>	<i>Strecke</i>	<i>Kostenanteil Kt. SZ</i>	<i>Restanteil</i>
1	Linie 2 Küssnacht – Weggis – Vitznau – Gersau - Brunnen – Schwyz	70.4%	29.6% Kt. LU
2	Linie 22 Küssnacht – Immensee	100%	0%
3	Linie 53 Küssnacht – Risch – Rotkreuz	41.8%	58.2% Kt. ZG
4	Linie 28 Küssnacht – Root D4	36.9%	63.1% Kt. LU
5	Linie 28 Küssnacht - Vitznau	36.9%	63.1% Kt. LU
6	Linie 29 Bezirk	0%	100% Bezirk
7	Ortsbus	0%	100% Bezirk

Der Kanton Schwyz beteiligt sich an den sieben Buskanten (sie entsprechen 700 Kostenanteilen) mit 286 Kostenanteilen, was 41% entspricht. Die 286 Kostenanteile ergeben sich durch die Addition der Prozentanteile der Spalte Kostenanteile des Kantons Schwyz.

8. Finanzielle Auswirkungen

Die Investitionskosten sind im überarbeiteten Budgetvorschlag 2011 enthalten und werden als einmaliger A-fonds-perdu-Betrag an den Bezirk geleistet.

Der Bezirk übernimmt während der ganzen Nutzungsdauer der busseitigen Bauten und Anlagen, mindestens aber während 25 Jahren ab der Inbetriebnahme, die Investitionsfolgekosten für die

Instandsetzung (baulicher Unterhalt und bauliche Instandhaltung) sowie für die Instandhaltung (betrieblicher Unterhalt wie Reinigung, Winterdienst usw.).

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantons- und Regierungsrates; Bezirk Küssnacht, Planung, Umwelt und Verkehr, Seeplatz 2/3, 6403 Küssnacht; Finanzdepartement; Baudepartement; Amt für öffentlichen Verkehr (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Peter Reuteler, Landesstatthalter

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber