

Teilzonenplan macht Weg frei für Wohnbau

In Goldau soll eine neue bebaubare Landparzelle entstehen – der Souverän hat das letzte Wort.

Erhard Gick

Neues Bauland zu erschliessen, ist gemäss geltendem Recht der Raumplanung (Moratorium) im Moment nicht mehr möglich, Land umzuzonen hingegen schon. «In der Gemeinde Arth, beim Bahnhof Arth-Goldau, angrenzend an die Centralstrasse, liegt ein solches Grundstück, welches umgezont und künftig als Bauland genutzt werden kann. Es soll neu der Kernzone zugeordnet werden», sagt Erich Vokinger, Abteilungsleiter Bau der Gemeinde Arth, auf Anfrage.

Möglich macht das Projekt für künftigen Wohnraum der Verkauf einer Parzelle der SBB als frühere Grundeigentümerin. Es liegt an der Centralstrasse, nördlich des Bahnhofs und angrenzend an den Tierpark Goldau. «Die SBB haben keinen Bedarf mehr an dieser Parzelle. Das Grundstück wurde deshalb verkauft; es befindet sich unmittelbar bei bestehenden Wohnbauten», so Erich Vokinger weiter. Erworben wurde es im Jahre 2016 durch das Konsortium «Union Areal Süd», bestehend aus der Jego AG, der Rust Immobilien AG und der Contratto AG.

Es wurde festgestellt, dass die nördlich des Bahnhofs Arth-Goldau gelegene Parzelle mehrheitlich brachliegt,

Das Grundstück, welches umgezont werden soll, befindet sich an der Centralstrasse, nördlich des Bahnhofs Arth-Goldau (Zürcher Linie) und dem Tierparkweiher. Die ungefähr betroffene Fläche ist rot eingefärbt.
Bild: Erhard Gick



sich aber in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befindet. Das Grundstück sei durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof bereits bestens durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, heisst es in den Unterlagen zur Teilzonenplanänderung. Das Grundstück soll nun für Wohnbauten erschlossen werden, die heute unzweckmässig verlaufende Zonengrenze korrigiert werden.

«Nachdem die Käuferschaft das Grundstück erworben hatte, stellte sie dem Gemeinderat den Antrag zur Umzonung. So wird es möglich sein, dort neuen Wohnraum zu erstellen», hält Erich Vokinger weiter fest. Konkrete Pläne zur Bebauung liegen allerdings noch nicht vor, dafür muss zuerst das allgemein übliche gesetzliche Verfahren durchlaufen werden. «Die erste Hürde, beim Mitwirkungsverfahren,

hat das Projekt Teilzonenplanänderung bereits genommen. Es wurden keine Begehren gestellt», so der Leiter der Abteilung Bau der Gemeinde Arth. Die Teilzonenplanänderung liegt nun während 30 Tagen bei der Gemeinde Arth (noch bis zum 13. Dezember) öffentlich auf. Gehen dagegen keine Einsprachen ein, kann das Geschäft an die Urne überwiesen werden. Wann es allerdings so weit ist, d ist noch offen und hängt

vom weiteren Verfahrensablauf ab. Das Grundstück liegt zur Erschliessung ideal, zudem ist es im kantonalen Richtplan des Bahnhofs Arth-Goldau innerhalb des Entwicklungsschwerpunktes enthalten.

Spannendes Gebiet mit Auflagen

Die Grundstücke in unmittelbarer Nähe befinden sich am Rand des BLN-Gebiets Rossberg, lediglich ein Restbereich von etwa 80 Quadratmetern ist allerdings direkt davon betroffen. «Dieses Gebiet ist nicht antastbar, wird also so belassen», beantwortet Vokinger eine entsprechende Frage. Das restliche Grundstück und seine Bodenbeschaffenheit entsprechen zudem in keiner Weise den Beschreibungen des Bergsturzgebietes. Was allerdings bei einem künftigen Bau eines Wohnhauses berücksichtigt werden müsse, heisst es im Mitbericht, sind Lärm- und Strahlungsschutz. Auch bei einem möglichen Störfall auf den Anlagen der SBB und auf deren Gleisen wird der Zugang auf der Nordseite künftig gewährleistet. Bevor der Weg frei für eine neue Nutzung ist, läuft jetzt aber das ordentliche Verfahren der Teilzonenplanänderung, welches alle relevanten Punkte für eine künftige Nutzung enthält.

«Die Gotthard-Bergstrecke geben wir nicht mehr her»

Thomas Küchler, CEO der SOB, lässt an einem «Salongespräch» in Goldau tief hinter die Bahnkulissen blicken.

Die Schweizerische Südostbahn (SOB), einst auch als «Schwyzer Staatsbahn» verstanden, hat die Szene ziemlich aufgemischt. Vor allem seit sie mit dem kupferfarbenen «Treno Gottardo» die Strecke von Basel/Zürich nach Locarno anbietet. Und es ist noch nicht der Schluss der innovativen Entwicklung.

In einem «Salongespräch» in der Jugendstil-Villa «Mon Abri» in Goldau hat sich CEO Thomas Küchler den Fragen von Eisenbahn-Spezialisten gestellt und selber die ganze Entwicklung bis zur heutigen Situation erläutert. Küchler, nicht bekannt dafür, dass er keine deutlichen Worte wagt, hat tief aus dem Nähkästchen geplaudert.

Der «Treno Gottardo» ist, wie bekannt, ein Erfolgsgug. Er ist möglich geworden dank dem neuen Fernverkehrskonzept des Bundes. In einem ersten Anlauf ist es der SOB damals noch nicht gelungen, aus ihrem bisherigen Raum hinaus zu expandieren und auf der Gotthard-Bergstrecke ein Angebot zu entwickeln. Zwei Jahre später kam der Impuls aus dem Kanton Uri, vom damaligen Ständerat Isidor Baumann. Es ging darum, nach der Neat-Eröffnung die Bergstrecke nicht zu vernachlässigen. Das Bundesamt für Verkehr hat die Basis dazu geschaffen, indem für den Fernverkehr eine «Mehrbahnenlösung» ermöglicht worden ist. Dies gegen den ursprünglichen Widerstand der SBB, die sogar zwischenzeitlich ein Vorkaufsrecht auf die Aktien der SOB einhandeln wollten.

SOB konnte ihr Geschäftsvolumen verdoppeln

Mit diesem Engagement im Fernverkehr kann die SOB ihr Geschäftsvolumen in etwa verdoppeln. Und zwar so, wie es frühere Erhebungen empfohlen haben, weil sonst das Unternehmen mit dem Stammnetz alleine längerfristig nicht überleben könne. Die Lösung sieht jetzt so aus, dass die SBB die Kon-

zession für die Strecke halten, die Risiken tragen und die Einnahmen erhalten, die SOB aber operativ dieses Angebot vermarktet, betreibt und dafür pauschal entschädigt wird. Erst wenn die Erträge eine vereinbarte Quote übersteigen, ist die SOB zur Hälfte am Zusatzgewinn beteiligt.

Das könnte schon bald der Fall sein. Wie Küchler bestätigte, erfüllen die Frequenzen die Kalkulation mehr als genug. Man liege sogar dreissig Prozent über den Erwartungen. Die Nord-Rampe zwischen Arth-Goldau und Göschenen verzeichnet im Schnitt 3200 Passagiere pro Tag, der Scheiteltunnel Göschenen-Airolo 1150 Fahrgäste. Diese Nachfrage habe vielleicht mit dem Reiz des neuen Angebots zu tun, mit den attraktiven Zügen oder dem sogar international guten Echo. Erfreulich sei, dass über das ganze Startjahr hinweg die Frequenzen zugenommen haben.

Personalbestand auf 850 Mitarbeiter gestiegen

Das Ganze hat sich zudem personell stark ausgewirkt: Der Personalbestand der SOB ist von 600 auf heute 850 Mitarbeiter angewachsen, wobei sich im Austausch auch SOB- und SBB-Personal gegenseitig ablöst. In Erstfeld sind von der SOB zudem 25 neue Lokführer stationiert worden.

Allerdings ist man sich immer darüber im Klaren, dass die Verbindungen von Basel und Zürich her in das Tessin die eigentliche Bergstrecke quersubventionieren müssen. Anders gehe es nicht. Das Bekenntnis der SOB zu diesem Angebot ist aber eindeutig. Küchler betonte mit Blick auf die nächste Konzessionsvergabe: «Die Bergstrecke geben wir nicht mehr her.»

Doppelstöcker müssen eingesetzt werden

Das Angebot soll sogar laufend verbessert werden. Die SOB rechnet fest da-



Im Gespräch mit Bahnjournalist Peter Hummel (links): Offen über die Entwicklung und neue Projekte der SOB informierte Thomas Küchler, wohnhaft in Seewen und CEO der SOB.
Bild: Josias Clavadetscher

mit, dass sie im Fernverkehr künftig ebenfalls «Doppelstöcker» einsetzen müssen wird. Oder wenn je nach Witterung und Wochentag in einem Zug mit 12 Velo-Stellplätzen plötzlich 40 Fahrräder mittransportiert werden müssen, dann möchte man dies so lösen, dass Wagen kurzfristig modular umgebaut werden könnten.

Weiter wird die SOB in einem Monat mit dem Fahrplanwechsel die Verbindung von Bern via Zürich bis Chur anbieten. Dieses Angebot «Aare-Linth» wird dann nach dem Voralpen-Express und dem «Treno Gottardo» die dritte Linie unter einer eigenen Marke sein. All diese Verbindungen sind so konzipiert worden, dass sie jeweils an das touristische Angebot der bedienten Region anschliessen. Gerade auch die Tourismusanbieter in den Kantonen Schwyz, Uri und Tessin haben sich daran stark beteiligt. Dem Fahrgast kann so fast überall ein Gesamtpaket

angeboten werden. Die Idee, welche dahinter stecke, sei, «dass ein Zug allein nicht ausreicht». Auch die Frequenzen des Voralpenexpress sind schon heute zu mehr als der Hälfte touristisch.

Fährt die SOB bald über die Grenzen ?

Weil inzwischen feststeht, dass es gemäss Bundesrat weiterhin in der Schweiz «nur eine Fernverkehrskonzession geben wird, aber ein Mehrbahnenmodell», ist die Kooperation der drei grossen Bahnunternehmen faktisch vorgegeben. Dies eröffnet auch der SOB weitere Felder. Das heisst: Die Intercity-Netze sind zwar tabu, auf den Interregio-Strecken aber können sich die Privatbahnen tummeln. Die SOB werde so sicher in den Regionen Ostschweiz und Zentralschweiz die Augen offen halten. Denkbar ist auch eine Expansion vom schweizerischen Terrain

Qualität anbieten

Mobilität Der «Treno Gottardo» hat es bewiesen: Die Fahrgäste achten entscheidend auf Komfort und Qualität. CEO Thomas Küchler mahnt, dass die Bahnen darum generell nicht nur auf die Kostenseite achten dürfen, sondern auch auf das Angebot für die Kundschaft. Nur so könne man den Automobilisten zum Umstieg auf den Zug bewegen. Mit dem «Treno Gottardo» habe man das gemacht, denn im Prinzip sei er eigentlich ein S-Bahn-Waggon, dem man «aufgemotzt» habe, und prompt: Das Publikum sei begeistert. (cj)

Ticketsystem vereinfachen

Ticketing Grossen Handlungsbedarf sieht CEO Thomas Küchler beim Ticket-System. Das heutige sei viel zu kompliziert. Man müsse fast ein Experte sein, um von A nach B zu gelangen. «Da kriege ich Zustände», ärgerte sich Küchler und zitierte das Beispiel einer älteren Passagierin, die am Schalter ein Ticket gelöst habe, damit nach Uznach gefahren und dort gebüsst worden sei, weil das Tickenangebot unterwegs abgelaufen war. Tatsächlich weiss jeder aus eigener Erfahrung, wie kompliziert es ist, an einem fremden Bahnhof am Automaten ein Billett zu lösen. (cj)

aus über die Landesgrenzen hinweg ins benachbarte Ausland. Bahnfachleute erwähnen zu Beispiel die Linie Konstanz-Schaffhausen-Basel.

Josias Clavadetscher