

Beschluss Nr. 495/2018

Schwyz, 26. Juni 2018 / pf

Busverbindung zwischen Goldau–Arth–Immensee–Küssnacht

Beantwortung des Postulats P 1/18

1. Wortlaut des Postulats

Am 26. Januar 2018 haben Kantonsrat Jonathan Prelicz und vier Mitunterzeichnende folgendes Postulat eingereicht:

„Bereits heute werden die meisten Streckenabschnitte rund um die Rigi mit Bussen bedient. Einzig zwischen Arth und Immensee besteht keine direkte Busverbindung, was dazu führt, dass im Busnetz rund um die Rigi eine rund sechs Kilometer lange Lücke klafft. Eine regelmässige Busverbindung zwischen den erwähnten Dörfern würde aus verschiedenen Gründen Sinn machen:

- Die Einführung einer Buslinie zwischen Küssnacht, Immensee, Arth und Goldau und der daraus folgenden Optimierung des ÖV-Angebots würde die Umwelt und die Strassen entlasten, da die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs gesteigert werden könnte.*
- Der Bahnhof Arth-Goldau wird aktuell zum zentralen Knotenpunkt des inneren Kantonsteils ausgebaut. Eine Busverbindung zwischen Küssnacht, Immensee, Arth und Goldau steigert die Attraktivität des Bahnhofs Arth-Goldau und erhöht die Anschlussmöglichkeiten für die Dörfer Oberarth, Arth und Immensee.*
- Mit den heutigen Gegebenheiten des ÖV-Angebots dauert eine Reise von Arth Dorf bis Immensee teilweise 40 Minuten. Mit einer direkten Busverbindung könnte die Fahrzeit auf rund zehn Minuten angesetzt werden.*
- Mit der neuen Busstrecke wird auch die Fahrt rund um den Zugersee und somit der Anschluss an die ZVB auf dieser Seeseite des Zugersees ermöglicht.*
- Für die geplante Streckensperrung zwischen Walchwil und Arth-Goldau entstünde eine weitere Entlastungsvariante für diese Strecke.*
- Die touristischen Angebote in den erwähnten Gemeinden und deren Nachbarn könnten von den neuen Anschlussmöglichkeiten profitieren. Dies ist ein Gewinn für die gesamte Region.*

Wir fordern den Regierungsrat deshalb auf, die Aufnahme einer regelmässigen Busverbindung zwischen Goldau–Arth–Immensee–Küssnacht ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs zu prüfen.

Wir bedanken uns für das wohlwollende Aufnehmen unseres Anliegens.“

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeines

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) hat zum Zweck, ein auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtetes Grundangebot des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten.

Das Grundangebot kann als Ausführungsbestimmung zum GöV verstanden werden. Es gilt jeweils für vier Jahre und deckt den kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont ab. Im Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien, die Taktdichte jeder Linie sowie der Finanzrahmen festgelegt.

Es liegt in der Zuständigkeit des Kantonsrates, das vom Regierungsrat nach Anhören der Bezirke und Gemeinden festgelegte Grundangebot zu genehmigen. Das neue Grundangebot 2020–2023 soll im Herbst 2018 vom Regierungsrat verabschiedet und bis Ende 2018 vom Kantonsrat beraten werden. Vom 26. April 2018 bis 31. Juli 2018 findet die Vernehmlassung zum Grundangebot 2020–2023 statt.

Aufgrund des vorliegenden Postulats wurde geprüft, ob es sinnvoll wäre, eine regelmässige Busverbindung zwischen Goldau–Arth–Immensee–Küssnacht ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs aufzunehmen. Wie sich im Folgenden zeigen wird, ist wegen den geringen Verkehrsfrequenzen und den hohen Betriebskosten auf die Aufnahme einer solchen Busverbindung ins Grundangebot zu verzichten.

2.2 Analyse Gemeinde Arth

Die Gemeinde Arth besteht aus den Ortschaften Arth, Oberarth und Goldau. Insgesamt leben 11 630 Einwohner in der Gemeinde Arth.

2.2.1 Personenverkehrsnachfrage Arth

Die aufkommensstärksten Verkehrsströme der Gemeinde Arth führen in den Talkessel Schwyz (insbesondere nach Schwyz) Richtung Zug–Zürich sowie Luzern. In Prozenten ausgedrückt lassen sich die werktäglichen Personenfahrten mit Start oder Ziel in der Gemeinde Arth wie folgt aufteilen:

- 30% Talkessel Schwyz;
- 24% Zug und Zürich (Kanton und Stadt);
- 16% Kanton Luzern (Stadt, Agglomeration und Rontal);
- 6% Bezirk Küssnacht.

Die Verkehrsbeziehung der Gemeinde Arth mit dem Bezirk Küssnacht ist mit einem Anteil von 6% verhältnismässig gering.

Der Anteil der Personenfahrten, welcher mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wird, wird als Modal Split bezeichnet. Der durchschnittliche Modal Split im Kanton Schwyz beträgt 21% (Stand

2014). In den Relationen Arth–Schwyz sowie Arth–übriger Kanton Zug (ohne Stadt Zug) ist der öV-Anteil mit 13% bis 16% unterdurchschnittlich klein.

In Richtung Schwyz ist das öV-Angebot aus der Gemeinde Arth mit bis zu zwei Umsteigevorgängen für die Reisenden umständlich und zeitlich wenig attraktiv. In Richtung Küssnacht Fänn, Risch, Rotkreuz, Cham und Rontal bestehen leistungsfähige und attraktive Strassenanbindungen für den motorisierten Individualverkehr. Der öV-Anteil der Verkehrsbeziehungen Arth–Küssnacht liegt mit 19% leicht unter dem kantonalen Durchschnitt.

2.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr bestehen Anschlüsse zur Autobahn A4 in nördlicher und südlicher Richtung. In Goldau ist ein Autobahnvollanschluss vorhanden. Eine weitere Autobahnausfahrt in Fahrtrichtung Nord–Süd befindet sich in Arth. Die Hauptverkehrsstrasse zwischen den Ortschaften Arth und Goldau ist die Gotthardstrasse. In Arth verzweigt sie sich längs des Zugersees in die Luzernerstrasse Richtung Immensee und in die Zugerstrasse Richtung Walchwil.

2.2.3 Öffentlicher Verkehr

Arth-Goldau ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt für den Schweizer Schienenverkehr. Die Gemeinde Arth ist optimal in das regionale und nationale Verkehrsangebot des öffentlichen Verkehrs eingebunden. Am Bahnhof Arth-Goldau bestehen ausgezeichnete Reiseverbindungen in Richtung Zug–Zürich, Küssnacht–Luzern, Schwyz–Brunnen–Uri–Tessin sowie Pfäffikon SZ–St. Gallen.

Zwischen den drei Ortschaften Arth–Oberarth–Goldau verkehren regelmässige Busverbindungen der Linie 21 mit Anschlüssen in Arth-Goldau zu den Zügen in alle Richtungen. Die Buslinie 21 zweigt in Arth von der Gotthardstrasse in die Zugerstrasse ab (Seite Walchwil) und wendet in Arth Klostermatt (provisorische Lösung). Einzelne Buskurse verkehren zur Hauptverkehrszeit weiter bis nach Walchwil. In Richtung Luzernerstrasse (Seite Immensee) verkehren seit jeher keine Busse des öffentlichen Verkehrs.

Die Gemeinde Arth ist direkt mit zwei Zugverbindungen (in der Hauptverkehrszeit sogar mit drei Verbindungen) pro Stunde mit dem Bezirk Küssnacht verbunden. Die Zugfahrt von Arth-Goldau nach Küssnacht am Rigi dauert rund 10 Minuten. Je nach Start und Ziel der Reise besteht ein Vor- bzw. Nachlauf mit dem Bus und die Reisezeit verlängert sich entsprechend. Die Reise ab Arth Dorf nach Immensee Dorf via Arth-Goldau–Immensee oder Küssnacht am Rigi dauert mit dem öffentlichen Verkehr rund 40 Minuten.

2.3 Analyse Bezirk Küssnacht

Der Bezirk Küssnacht besteht aus den Ortschaften Küssnacht, Immensee und Merlischachen. Insgesamt leben 12 388 Einwohner im Bezirk Küssnacht.

2.3.1 Personenverkehrsnachfrage Küssnacht

Über 70% aller Personenfahrten von Küssnacht aus beginnen oder enden ausserkantonale in der Stadt und der Agglomeration Luzern, im Rontal oder im Kanton Zug. In Prozenten ausgedrückt lassen sich die werktäglichen Personenfahrten mit Start oder Ziel im Bezirk Küssnacht wie folgt aufteilen:

- 48% Luzern (Stadt und Agglomeration), Rontal;
- 26% Zürich und Zug (Kanton und Stadt);
- 10% Talkessel Schwyz;
- 5% Arth.

Die Verkehrsbeziehung des Bezirks Küssnacht mit der Gemeinde Arth ist mit einem Anteil von 5% verhältnismässig gering.

Der öV-Anteil aller Personenfahrten in Richtung Stadt und Kanton Luzern ist mit bis zu 29% überdurchschnittlich hoch. In Richtung Kanton Zug sowie ins Rotal ist der öV-Anteil mit weniger als 10% klar unterdurchschnittlich klein. Als Gründe für das tiefe Modal Split können das unattraktive öV-Angebot sowie die guten Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr angenommen werden (Autobahn dreispurig ab Rotkreuz, Parkplatzsituation und Zeitgewinn gegenüber dem öV). Der öV-Anteil der Verkehrsbeziehungen Küssnacht–Arth liegt mit 19% leicht unter dem kantonalen Durchschnitt.

2.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Küssnacht ist mit einem Autobahnvollanschluss an das Schweizerische Nationalstrassennetz angeschlossen. Die Kantonsstrassen vermitteln eine gute Vernetzung zu den umliegenden Gemeinden sowie nach Luzern, Zug und Zürich. Im Raum Küssnacht werden aktuell (und auch in Zukunft) verschiedene bedeutende Strassenbauprojekte realisiert, um die angespannte Verkehrssituation auf der Strasse zu verbessern.

2.3.3 Öffentlicher Verkehr

Ab Bahnhof Küssnacht am Rigi bestehen mit der S3 und dem Voralpen-Express halbstündliche Zugverbindungen in Richtung Luzern und in Richtung Arth-Goldau.

Mehrere Buslinien aus verschiedenen Siedlungs-Korridoren dienen als Zubringer zur Bahn in Küssnacht am Rigi und in Rotkreuz. Sie verbinden zudem die örtlichen Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete untereinander:

- Buslinie 22: Immensee Dorf–Küssnacht Bahnhof;
- Buslinie 2: Schwyz–Vitznau–Weggis–Küssnacht Bahnhof;
- Buslinie 28: Vitznau–Weggis–Küssnacht Bahnhof–Rotkreuz (nur Hauptverkehrszeit);
- Buslinie 53: Küssnacht Rotenhofstrasse–Fänn–Rotkreuz;
- Buslinie 27: Küssnacht Bahnhof–Fänn (Ortsbus);
- Buslinie 29: Küssnacht Rotenhofstrasse–Küssnacht Bahnhof–Udligenswil–Root.

Der Bezirk Küssnacht ist mit zwei Zugverbindungen (in der Hauptverkehrszeit sogar mit drei Verbindungen) pro Stunde mit der Gemeinde Arth verbunden. Die Zugfahrt von Küssnacht am Rigi nach Arth-Goldau dauert rund zehn Minuten. Je nach Start und Ziel der Reise besteht ein Vor- bzw. Nachlauf mit dem Bus und die Reisezeit verlängert sich entsprechend. Die Reise ab Immensee Dorf nach Arth Dorf via Immensee oder Küssnacht und Arth-Goldau dauert mit dem öffentlichen Verkehr rund 40 Minuten.

2.4 Strategie im Grundangebot 2020–2023

Mit gezielten Massnahmen wird das öV-Angebot in jenen Verkehrskorridoren verbessert, wo ein entsprechendes Nachfragepotenzial bereits vorhanden oder zu erwarten ist. Die Anpassungen stützen sich auf die Erkenntnisse der neuen Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Schwyz.

Für einen bezahlbaren öffentlichen Verkehr ist eine effiziente Bündelung der Nachfrage (Reisende) zentral. Zur Verfügung stehende Mittel sollen primär in die Verbesserung bestehender Angebote in den Hauptkorridoren investiert werden, bevor neue Angebote in Nebenkorridoren geschaffen werden.

Der öV kann einen Beitrag zur besseren Bewältigung des Gesamtverkehrs leisten. Eine effiziente Bündelung der Mobilitätsnachfrage auf Züge und Busse führt letztendlich auch zu mehr Platz im Strassenraum. Davon profitieren alle.

2.4.1 öV-Konzept Gemeinde Arth im Grundangebot 2020–2023

Arth, Oberarth und Goldau werden ab 2021 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 aufkommenstärksten Verkehrsbeziehungen von einem attraktiven öV-Angebot und die Nachfrage kann effizient gebündelt werden.

Ab 2021 beginnt ein neues Zeitalter auf der Gotthard-Achse. Der Ceneri-Basistunnel wird in Betrieb genommen. Die Verkehrsregion Innerschwyz profitiert vom neuen NEAT-Bahnangebot. Die Euro-City-/Inter-City-Züge verkehren halbstündlich ab Arth-Goldau. Arth-Goldau und der Schwyzer Talkessel werden ein attraktives Ziel für die ganze Schweiz. 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.

Das Angebot der Buslinie Arth–Arth-Goldau wird umgestaltet und auf die zahlreichen Anschlussverbindungen am NEAT-Bahnhof Arth-Goldau ausgerichtet. Damit ergibt sich eine effiziente Bündelung der Mobilitätsnachfrage (Reisende mit unterschiedlichen Zielen können denselben Bus benützen). Arth, Oberarth und Goldau erhalten Zugang zu den attraktiven Verkehrsverbindungen in die grossen Zentren Zürich, Zürich-Flughafen, Zug, Luzern, Rapperswil, St. Gallen, Bellinzona und Lugano.

Aufkommensstarke Verkehrsströme der Gemeinde Arth führen in den Talkessel Schwyz, insbesondere ins Zentrum Schwyz. Mit bis zu zwei Umsteigevorgängen ist das öV-Angebot in diesen Relationen heute wenig attraktiv. Der öV-Anteil dieser Personenfahrten ist heute unterdurchschnittlich klein. Mit der Durchbindung der Buslinien in den Knoten Arth-Goldau und Schwyz Post entstehen neue regionale Direktverbindungen. Die Zentren Arth/Goldau und Schwyz sind mit dem Bus neu halbstündlich direkt verbunden. Einmal pro Stunde fährt der Bus via Steinen und einmal via Lauerz. Die neuen Durchmesserlinien ermöglichen ein effizientes Buskonzept und tragen zur Entlastung der Umsteigepunkte bei.

Die Erschliessung der Ortschaft Arth wird verbessert. Dazu soll der provisorische Buswendeplatz bei der Klostermatte verschoben werden. Ein neuer Buswendeplatz im Bereich Einfahrt Rufiberg-/Zugerstrasse soll zukünftig die öV-Erschliessung des Gebiets Tafelstatt sichern. Das kantonale Busangebot im Nebenkorridor Arth–Walchwil wird aufgelöst. Die Ressourcen werden in die Verbesserung des Angebots Arth–Arth-Goldau investiert. Zwischen Arth und Arth-Goldau verkehren tagsüber bis zu vier Verbindungen pro Stunde (zwei Verbindungen zur Sicherstellung des NEAT-Anschlusses und zwei Verbindungen für die Direktverbindungen in den Schwyzer Talkessel.

2.4.2 öV-Konzept Küssnacht am Rigi im Konzept 2020–2023

Küssnacht am Rigi bleibt mit der Bahn halbstündlich mit Luzern und Arth-Goldau verbunden. Ab 2021 werden in Arth-Goldau neu halbstündliche Anschlüsse an das NEAT-Angebot eingeführt. Die bestehenden kantonalen Buslinien aus den verschiedenen Korridoren von Küssnacht ermöglichen attraktive Anschlüsse zum Bahnangebot in Küssnacht am Rigi.

Der stark unterdurchschnittliche öV-Anteil im verkehrsintensiven Korridor Küssnacht–Kanton Zug soll verbessert werden. Dazu wird das Busangebot im Korridor Küssnacht am Rigi–Fänn–Rotkreuz ab 2021 zu den Spitzenzeiten verdichtet.

Die Verbindungen aus dem Bezirk Küssnacht (und den Luzerner Seegemeinden) ins Arbeitsplatzgebiet Fänn und zum Verkehrsknotenpunkt Rotkreuz werden in drei Konzeptschritten verbessert:

1. Die Busse der Linie 53 Küssnacht–Rotkreuz werden neu in einem exakten 30-Minutentakt (heute 20-40 Minutentakt) verkehren.
2. Das Angebot der Buslinie 27 Küssnacht–Fänn wird „aufgelöst“.
3. Es wird eine neue Buslinie 52 zwischen Küssnacht–Fänn–Rotkreuz verkehren. Diese wird in das Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs im Kanton Schwyz aufgenommen.

Die Umstellung des Fahrplans bei der Buslinie 53 auf einen 30-Minutentakt verbessert die Erschliessung von Immensee und den Luzerner Seegemeinden Richtung Rotkreuz. Die Anpassung schafft durchgehend halbstündliche Reiseverbindungen mit einem Umstieg. In Rotkreuz bestehen Anschlüsse zu den Zügen und den Buslinien.

Mit der neuen Buslinie 52 wird das Angebot der Buslinie 53 ergänzt. Sie wird in der Hauptverkehrszeit ab Küssnacht via Fänn nach Rotkreuz verkehren. Sie wird zeitlich versetzt zur Buslinie 53 verkehren. In Kombination bilden die Linien 52 und 53 zusammen einen Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit. Dies ermöglicht aus dem Raum Küssnacht attraktive Verbindungen nach Rotkreuz und weiter in alle Richtungen. Verbessert werden insbesondere die Reiseverbindungen ins Rontal, Freiamt, Cham-Zug. In Rotkreuz werden neu die Pendlerdirektzüge von/nach Zürich Enge erreicht.

Aus Richtung Luzern–Meggen–Merlischachen und dem Schwyzer Talkessel werden sich für die Pendler mit der S3 oder dem Voralpen-Express in Küssnacht SBB-Anschlüsse zur Buslinie 52 in die Arbeitsplatzgebiete Küssnacht Fänn und nach Rotkreuz ergeben.

2.5 Beurteilung neue Buslinie

2.5.1 Nachfrageabschätzung (Potenzialabschätzung)

Das Nachfragepotenzial für eine neue Buslinie Arth-Goldau–Arth–Immensee–Küssnacht am Rigi wird als gering eingestuft.

Aus Sicht des Gesamtverkehrs spielen der Quell- und der Zielverkehr zwischen dem Bezirk Küssnacht und der Gemeinde Arth für beide Kommunen eine eher untergeordnete Rolle. 6% der werktäglichen Personenfahrten der Gemeinde Arth haben ihren Start oder ihr Ziel im Bezirk Küssnacht. 5% aller werktäglichen Personenfahrten im Bezirk Küssnacht beginnen oder enden in der Gemeinde Arth.

Die Landschaft zwischen Arth am See und Immensee ist ländlich geprägt. Die Besiedelung ist dünn. Einzig das Gebiet Brüöl an der Luzernerstrasse in Arth weist eine etwas stärkere Siedlungsdichte auf. Das Gebiet befindet sich in fünf bis sechs Minuten Fusswegdistanz zur Bushaltestelle Arth Dorf und ist damit in das Angebot der Buslinie 21 Arth–Arth-Goldau eingebunden.

Das Nachfragepotenzial für den Ausflugsverkehr ist als gering einzustufen. Die Strecke entlang der Rigi Nordlehne ist nicht vergleichbar mit der Riviera Buslinie, wo der Ausflugsverkehr und der Tourismus in den Gemeinden Weggis, Vitznau und Gersau eine bedeutende Rolle spielen.

Das Nachfragepotenzial reduziert sich primär auf Reisende zwischen Oberarth, Arth und Immensee Dorf. Mit einer Buslinie Arth-Goldau–Arth–Immensee–Küssnacht am Rigi könnten hauptsächlich in den Relationen Oberarth, Arth und Immensee Dorf grosse Reisezeitgewinne erzielt werden. Für Reisende aus den zentrumsnahen Gebieten im Einzugsgebiet der Bahnhöfe Arth-Goldau, Immensee und Küssnacht am Rigi bleiben die Reiseverbindungen mit dem Zug schneller und attraktiver als mit einer neuen Buslinie.

2.5.2 Abschätzung der Betriebskosten

Der Betrieb einer Buslinie Arth-Goldau–Arth–Immensee Dorf–Küssnacht am Rigi wäre mit sehr hohen Fixkosten verbunden. Die Fahrt mit einem Linienbus zwischen Arth-Goldau und Küssnacht Bahnhof würde rund 33 Minuten betragen (inklusive der Haltezeiten). Mit einer Fahrzeit von 33 Minuten müssten für einen fahrplanmässigen Stundentakt zwei Fahrzeuge und zwei Busfahrer eingesetzt werden. Bei einem fahrplanmässigen Halbstundentakt müssten sogar vier Fahrzeuge und vier Busfahrer im Einsatz sein.

Es bestehen kurz- und mittelfristig keine Synergien bei den kantonalen Buslinien, um die Betriebskosten einer neuen Buslinie zu senken. Die bestehenden Buslinien in Arth, Immensee und Küssnacht sind effizient geplant. Sie verfügen über keine Stillstandzeiten, welche für eine zusätzliche Fahrleistung ausgenutzt werden könnten.

Der von Bund und Kanton geforderte minimale Kostendeckungsgrad von mindestens 20% für eine abgeltungsberechtigte Buslinie des regionalen Personenverkehrs ist unter den oben beschriebenen Voraussetzungen schwierig zu erreichen.

2.6 Zusammenfassung

Der öffentliche Verkehr soll mit gezielten Massnahmen dort verbessert werden, wo ein entsprechendes Nachfragepotenzial bereits vorhanden oder zu erwarten ist. Im Sinne der neuen Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Schwyz sind Angebotsverbesserungen primär in den Hauptverkehrskorridoren zu prüfen. Eine effiziente Bündelung der Nachfrage ist für einen bezahlbaren öffentlichen Verkehr zentral. Attraktive Angebote werden benutzt und schaffen letztendlich mehr Platz im Strassenraum.

Die Verkehrsbeziehung des Bezirks Küssnacht mit der Gemeinde Arth ist mit einem Anteil von 5% bis 6% aller werktäglichen Personenfahrten der beiden Kommunen eher unbedeutend. Das Potenzial für eine neue regionale Buslinie Arth-Goldau–Arth–Immensee–Küssnacht am Rigi ist als gering einzustufen, die Erträge wären entsprechend tief. Aufgrund der Linienstruktur würden hohe Betriebskosten anfallen. Der von Bund und Kanton geforderte minimale Kostendeckungsgrad von mindestens 20% für eine abgeltungsberechtigte Buslinie des regionalen Personenverkehrs ist unter den oben beschriebenen Voraussetzungen schwierig zu erreichen.

Im Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020–2023 sind sowohl für die Gemeinde Arth als auch für den Bezirk Küssnacht Verbesserungen beim öV-Angebot vorgesehen. Die Massnahmen sind gezielt auf die Hauptkorridore mit den stärksten Verkehrsaufkommen (Potenzialen) ausgerichtet (Küssnacht–Kanton Zug und Arth–Talkessel Schwyz). Ein weitergehender Ausbau im Sinne des Postulats ist aufgrund der geringen Verkehrsfrequenzen nicht angezeigt. Auch die Betriebskosten wären unverhältnismässig hoch. Aufgrund der gesamten Umstände ist auf die Aufnahme einer regelmässigen Busverbindung zwischen Goldau–Arth–Immensee–Küssnacht ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs zu verzichten.

Der Regierungsrat beantragt daher, das Postulat als nicht erheblich zu erklären.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 1/18 nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Amt für öffentlichen Verkehr (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

