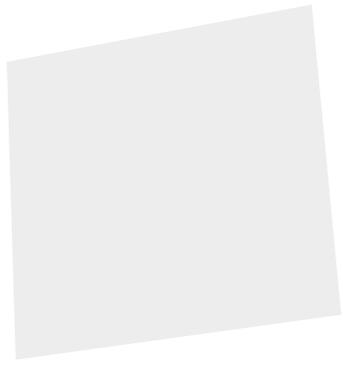
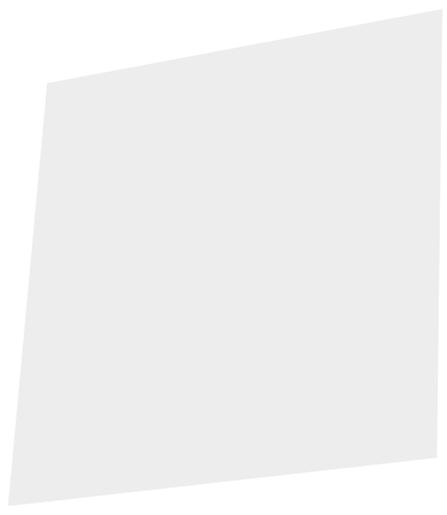


# Öffentlicher Verkehr

Fahrplan 2021

Gemeinde Arth

**Oft gestellte Fragen**



## 1. Wieso wird das Buskonzept in Arth geändert?

Mit der Finalisierung der neuen Alpentransversale (NEAT) wird auf der Gotthard-Achse ab 2021 schrittweise ein neues verbessertes Fahrplanangebot umgesetzt. Die NEAT bringt eine deutliche Verbesserung beim Bahngebot. Arth-Goldau wird für den öffentlichen Verkehr zur Drehscheibe der ganzen Region im Austausch mit der übrigen Schweiz. Egal aus welcher Richtung man kommt, beim Bahnhof Arth-Goldau bestehen Anschlussverbindungen in alle Richtungen. Die NEAT ist eine grosse Chance für die ganze Region Innerschwyz. Damit alle Ortschaften mitprofitieren können, wird im Talkessel Schwyz ein neues Buskonzept (Talkesselkonzept) umgesetzt.

Mit dem neuen Talkesselkonzept werden Arth, Oberarth und Goldau optimal in den Bahnknoten Arth-Goldau und in das Buskonzept des Talkessel Schwyz eingebunden. Das Busangebot wird ausgebaut und spürbar verbessert. Die «Arther» Bedürfnisse nach häufigeren und besseren Verbindungen nach Zug, Zürich, Schwyz, Küssnacht, Luzern und Rotkreuz sind berücksichtigt.

## 2. Was bringt das neue Talkesselkonzept der Gemeinde Arth?

Das neue Talkesselkonzept ermöglicht der Gemeinde Arth einen Quantensprung in der öV-Erschliessung mit häufigeren und schnelleren Reiseverbindungen.

- Mehr Nationale Verbindungen:  
*Arth, Oberarth und Goldau sind ganztags im Halbstundentakt mit der ganzen Schweiz verbunden*
- Mehr Regionale Verbindungen:  
*Arth, Oberarth und Goldau sind ganztags im Halbstundentakt direkt mit dem Kantonshauptort Schwyz und den Ortschaften des Talkessels verbunden*
- Mehr Lokale Verbindungen:  
*Arth, Oberarth und Goldau sind ganztags im "Viertelstundentakt" miteinander verbunden*

Dank einer optimalen Einbindung im NEAT-Knoten Arth-Goldau mit attraktiven Umsteigezeiten werden viele Destinationen schneller erreicht als bisher.

- Arth Dorf – Zug neu ganztags halbstündlich in 29 Min  
*(aktuell mit Bus via Walchwil stündlich in 38 Minuten)*
- Arth Dorf – Zürich HB neu ganztags halbstündlich in 55 Min.  
*(aktuell mit Bus via Walchwil 1 Std. 6 Minuten)*
- Arth Dorf – Luzern neu ganztags halbstündlich in 40-50 Min.  
*(aktuell circa 46-65 Minuten)*
- Arth Dorf – Schwyz Zentrum neu ganztags halbstündlich und umsteigefrei in 30 Min.  
*(heute 34 - 48 Minuten mit 2x umsteigen)*
- Auch Richtung Tessin und Ausserschwyz/St. Gallen verbessern sich die Reiseverbindungen

## 3. Wieso wird die langjährige bewährte Buslinie Arth-Goldau - Arth - Walchwil - Zug eingestellt?

Die bestehende Busverbindung zwischen Arth und Walchwil verliert massiv an Bedeutung und wird deshalb eingestellt. Die Einführung der NEAT erfordert Anpassungen beim Bussystem. Das Busangebot in Arth, Oberarth und Goldau wird im Rahmen des Talkesselkonzepts grundlegend umgestaltet, verbessert und auf die NEAT Drehscheibe Arth-Goldau ausgerichtet. Alle Reisewege führen immer via Arth-Goldau. In Arth-Goldau bestehen attraktive Anschlüsse in alle Richtungen. Auch die Destination Walchwil wird via Arth-Goldau erreicht.

#### **4. Wie erreiche ich aus Arth mit dem neuen Buskonzept das Zentrum Zug?**

Mit dem neuen Talkesselkonzept bestehen aus Arth ganztags halbstündliche Reiserverbindungen von/nach Zug. Die Reise führt immer via Arth-Goldau. Dank attraktiven Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn verkürzt sich die Reisezeit im Vergleich zu heute um ein paar Minuten.

#### **5. Wieso wird den Reisenden aus Arth ein Umweg via Arth-Goldau mit längeren Reisezeiten nach Zug und Zürich zugemutet?**

Mit dem neuen Talkesselkonzept wird die Reisezeit von Arth nach Zug und Zürich schneller und nicht langsamer. Die Reise von Arth Dorf nach Zug dauert via Arth-Goldau noch 29 Minuten und es bestehen durchgehend halbstündliche Reiserverbindungen. Aktuell besteht mit dem Bus via Walchwil eine stündliche Verbindung und die Reisezeit beträgt 38 Minuten. Viele weitere Destinationen wie Zürich, Küsnacht am Rigi, Luzern, Lugano, Locarno oder St. Gallen werden mit dem Talkesselkonzept ebenfalls schneller und häufiger erreicht als heute. Das Reisen via Arth-Goldau wird zur Selbstverständlichkeit werden.

#### **6. Wieso braucht es vier Verbindungen pro Stunde zwischen Arth und Arth-Goldau?**

Es braucht vier Verbindungen pro Stunde damit Arth, Oberarth und Goldau mit attraktiven Anschlüssen, kurzen Wartezeiten und regelmässigen Abfahrten im NEAT-Knoten Arth-Goldau sowie im Busknoten Schwyz Zentrum eingebunden sind.

Zwei Verbindungen sichern in Arth-Goldau den Halbstundentakt in die ganze Schweiz und zwei Verbindungen ermöglichen die halbstündlichen Direktverbindungen nach Schwyz und weiter in den Talkessel.

#### **7. Könnte nicht mit zwei Verbindungen zwischen Arth und Arth-Goldau ein halbstündlicher Anschluss zum Fernverkehr hergestellt werden?**

Die Reduktion des Angebots von vier auf zwei Verbindungen pro Stunde hätte für die Bewohner von Arth, Oberarth und Goldau gravierende negative Auswirkungen mit dem Verlust wichtiger öV-Verbindungen zur Folge:

- Verlust Direktverbindung nach Schwyz
- Verlust Anschluss nach Rotkreuz
- Verlust Anschluss zur S2 Richtung Uri
- Verlust Anschluss zur S2 Richtung Walchwil - Zug - Baar
- Verlust Anschluss zum Interregio nach Schwyz - Brunnen - Uri - Locarno
- Verlust Busanschluss nach Steinen und Lauerz
- Verlust Anschluss zur S31 Richtung Sattel - Biberbrugg

Gleichzeitig wäre das Angebot aufgrund einer sehr langen Stillstandzeit der Busse am Linienende Arth bei gleichen Kosten sehr unproduktiv.

#### **8. Wieso wird das neue Buskonzept nicht bis nach Walchwil verlängert?**

Das Nachfragepotenzial im Streckenabschnitt Arth – Walchwil rechtfertigt kein Angebot mit vier Verbindungen pro Stunde. Die zusätzlichen Kosten pro Jahr wären im Vergleich zum erzielten Nutzen unverhältnismässig hoch. Eine Finanzierung durch Bund, Kanton Schwyz und Kanton Zug ist ausgeschlossen.

## **9. Wieso wird nicht wenigstens eine Verbindung pro Stunde bis nach Walchwil verlängert?**

Das neue Talkesselkonzept lässt sich nicht mit Einzelverbindungen zwischen Arth und Walchwil kombinieren. Zwei Busse sichern die vier Verbindungen pro Stunde zwischen Arth-Goldau, Oberarth und Arth. Das vorhandene Zeitfenster zwischen Ankunft und Abfahrt der Busse am Linienende Arth ist klein und erlaubt keine Kursverlängerungen. Die Busse wenden in Arth in maximal vier Minuten. In diesen vier Minuten ist das Wendemanöver, ein Halt zum Ein- und Aussteigen, sowie eine Zeitreserve für die Fahrplanstabilität enthalten.

## **10. Wieso wird neben den vier Verbindungen von/nach Arth nicht noch eine unabhängige zusätzliche fünfte Verbindung von Arth-Goldau - Arth - Walchwil geführt (zur Weiterführung nach Zug)?**

Die Destination Zug wird mit dem Talkesselkonzept via Arth-Goldau häufiger und schneller erreicht als heute. Eine zusätzliche fünfte unabhängige stündliche Busverbindung von Goldau via Arth nach Walchwil (zur Weiterführung nach Zug) ist aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials aus ökonomischer und ökologischer Sicht kaum zu rechtfertigen und würde die Wirtschaftlichkeit des Talkesselkonzepts gefährden.

## **11. Was würde eine zusätzliche stündliche Busverbindung nach Walchwil kosten?**

Die Betriebskosten für eine zusätzliche stündliche Buslinie Arth-Goldau - Arth - Walchwil betragen rund Fr. 550'000.-- pro Jahr.

## **12. Wer müsste eine zusätzliche Busverbindung Arth-Goldau - Arth - Walchwil finanzieren?**

Eine zusätzliche Buslinie Arth-Goldau - Arth - Walchwil ist durch die direktinteressierten Gemeinden/Dritter zu finanzieren.

## **13. Wieso werden mit dem neuen öV-Konzept die Randregionen geschwächt?**

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz sieht vor, dass jede Gemeinde und ihre Schwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr erfasst werden (GöV SRSZ 781.100 vom 26. November 1987).

Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz kann nicht so ausgedehnt werden, dass jede Gemeindefraktion und jeder Weiler mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden.

Der Kanton Schwyz hat mit dem Grundangebot 2020-2023 beschlossen, die vorhandenen Mittel fokussiert mit gezielten Massnahmen auf den Hauptlinien mit starker Nachfrage oder entsprechendem Potenzial einzusetzen. Das neue Talkesselkonzept konzentriert sich deshalb auf den Hauptkorridor Arth - Oberarth - Goldau.

Es steht den Gemeinden frei, zusätzliche öV-Erschliessungen (Ortsbusse) für Randregionen eigenständig zu bestellen bzw. zu finanzieren.

## **14. Wie ist der öV-Zugang der Gebiete Wybergli, Fischmatt, Rufibergstrasse sichergestellt?**

Die Gebiete Wybergli, Fischmatt und Rufibergstrasse sind zukünftig mit der geplanten neuen Buswendeschleife / Bushaltestelle im Bereich Chäppeli und Arth Aazopf optimal in das Talkesselkonzept eingebunden.

## **15. Wie ist der öV-Zugang der Gebiete Tafelstatt, Rufibach und Röteln sichergestellt?**

Das Gebiet Tafelstatt ist mit der geplanten neuen Buswendeschleife/Haltestelle "Chäppeli" in das neue Talkesselkonzept eingebunden. Die Fusswegdistanz beträgt rund 350 Meter.

Das Gebiet Rufibach ist mit der Haltestelle Walchwil St. Adrian in das Bussystem des Kantons Zug eingebunden. Die Fusswegdistanz beträgt rund 350 Meter.  
Die Einwohner im Einzugsgebiet der Haltestelle Rötlen sind mit dem öV nicht mehr erschlossen

#### **16. Wie viele Reisende verlieren den öV Anschluss?**

Mit dem neuen Talkesselkonzept wird das Einzugsgebiet der Bushaltestelle Arth Röteln nicht mehr mit dem öV bedient. Die Haltestelle Röteln verzeichnete im Jahr 2018 pro Tag durchschnittlich 3 Ein-/ Ausstiege (Summe).

#### **17. Könnte mit einer Busverbindung nach Walchwil auf die Buswendeschlaufe in Arth verzichtet werden?**

Nein, denn die Buswendemöglichkeit ist die Grundvoraussetzung für ein attraktives, dichtes Busangebot zwischen Arth, Oberarth und Goldau. Seit 2003 wenden deshalb rund dreiviertel aller Buskurse jeweils in Arth.  
Mit dem Bus-Wendemanöver kann die Anzahl benötigter Busse und die Anzahl Stunden des Fahrpersonals reduziert werden und zielgerichtet auf dem dicht besiedelten Streckenabschnitt eingesetzt werden.

#### **18. Wieso wendet der Bus nicht langfristig in der Klostermatt?**

Die Buswendeschlaufe in der Klostermatt befindet sich auf Privatgrund und kann für eine befristete Zeit als Übergangslösung genutzt werden.

Mit der geplanten neuen Buswendeschlaufe / Bushaltestelle im Bereich "Chäppeli" wird der provisorische Zustand abgelöst. Ausserdem sollen die Wohngebiete "Aazopf", "Chäppeli", "Rufibergstrasse" und "Tafelstatt" in Zukunft besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

#### **19. Wieso kann die neue Buswendeschlaufe nicht im Sagenmattli sein?**

Mit dem Standort Sagenmattli kann der Fahrplan des neuen Talkesselkonzepts nicht stabil produziert werden. Das zur Verfügung stehende Zeitfenster in Arth ist zu klein für eine Weiterfahrt ab Arth Chäppeli bis zum Sagenmattli und zurück.

Das Risiko für einen verspätungsanfälligen und unzuverlässigen Fahrplan mit Anschlussbrüchen beim Bahnhof Arth-Goldau und Schwyz Zentrum ist zu gross.

#### **20. Was wären die konkreten Auswirkungen bei einer Buswendeschlaufe im Sagenmattli?**

Die Busse würden insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu spät in Arth-Goldau eintreffen und die Zuverlässigkeit des Fahrplans wäre nicht mehr gewährleistet.

Die neuen halbstündlichen Direktverbindungen mit dem Bus von Arth nach Schwyz könnten nicht umgesetzt werden.

Reisende aus Arth, Oberarth und Goldau würden in Arth-Goldau den Anschluss zu bedeutenden Zugverbindungen verpassen (betroffene Anschlüsse: Interregio nach Schwyz - Brunnen - Flüelen - Locarno, S31 nach Sattel - Rothenthurm - Biberbrugg - Einsiedeln/Pfäffikon SZ).

#### **21. Die Distanz zwischen Chäppeli und Sagenmattli beträgt doch nur ein paar hundert Meter, das müsste doch zu schaffen sein?**

Die Distanz zwischen Chäppeli und Sagenmattli beträgt rund 300 Meter. Der Bus-Fahrweg hin und zurück würde insgesamt um 600 Meter verlängert. Dafür müssten im Fahrplan zwei Minuten mehr Fahrzeit einberechnet werden. Diese zusätzliche Fahrzeit ist nicht vorhanden.

Der Fahrplan ist mit dem Standort der Buswendeschlaufe im Chäppeli bereits ausgereizt. Dies auch deshalb, weil es ein Ziel ist, möglichst viel bewohntes Gebiet in Arth mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

## 22. Könnte nicht mit der Aufhebung oder Zusammenlegung von Haltestellen die erforderliche Fahrzeit eingespart werden und die Wendeschleife im Sagenmattli gebaut werden?

Nein, mit der Aufhebung von Haltestellen kann der erforderliche Zeitgewinn nicht realisiert werden. Es sind für einen Bushalt nur wenige Sekunden eingerechnet.

## 23. Könnte mit einer Änderung bei der Linienführung bzw. dem Verkehren einzelner Busse via Gotthardstrasse anstatt Bischofshusen die Buswendeschleife im Bereich Sagenmattli gebaut werden?

Es ist unverhältnismässig, ein Fahrzeitgewinn auf Kosten der öV-Erschliessung mehrerer Quartiere in Oberarth und Goldau im Bereich Bifang, Rischi, Bischofshusen und Parkstrasse zu erzielen. Auch die Umleitung eines Teils der Busse ist keine Lösung. Erst alle Verbindungen zusammen ergänzen sich für die Reisenden von Arth, Oberarth und Goldau zu einem stimmigen und guten öV-System mit attraktiven Anschlüssen im NEAT-Knoten

## 24. Wieso kann die Gemeinde Arth und die Bevölkerung beim neuen öV-Konzept nicht mitbestimmen?

Die Gemeinde Arth wurde im Rahmen der Erarbeitung des Grundangebots des öffentlichen regionalen Verkehrs 2020-2023 einbezogen und hat ihre Wünsche nach häufigeren und schnelleren Verbindungen nach Zug, Zürich, Luzern, Küssnacht am Rigi, Schwyz und Rotkreuz angemeldet. Diese Begehren sind in die Fahrplangestaltung eingeflossen und umgesetzt worden.

Die Bevölkerung wird jährlich bei der Publikation des Fahrplanentwurfs angehört. Die Rückmeldungen werden mit den Transportunternehmungen besprochen und fliessen nach Möglichkeit in die Fahrplangestaltung ein.



Abbildung 1: Visualisierung geplante neue Buswendeschleife Arth