

Entwicklungsstrategie ESP Bahnhof Arth-Goldau

1. Teil „Zukunftsbild“

Version:

1.1 Beschluss Gemeinderat (exkl. Kap.2)

17. Juli 2017

Erarbeitet durch:



in Kooperation mit:



Basler & Hofmann



1 EINLEITUNG

Status

Dieses Zukunftsbild wurde zwischen September 2016 und April 2017 in einem intensiven Dialog zwischen Fachexperten (Städtebau, Raumplanung, Verkehr, Standortförderung), Vertretern der wichtigsten Anspruchsgruppen (Stakeholdern) und breiterer Öffentlichkeit (Mitwirkende) sowie den Gemeinde- und Kantonsbehörden entwickelt.

Das Zukunftsbild zeigt auf, welche Entwicklung für das Bahnhofsgebiet Arth-Goldau aus grossmehrheitlicher Sicht der Beteiligten bei der schrittweisen Realisierung in den nächsten 20 Jahren anzustreben ist. Dessen wichtigste Eckpunkte wurden vom Gemeinderat am 14. Februar und 8. Mai 2017 beschlossen, die hier vorliegenden vollständigen Ausführungen am 17. Juli und am xx. monat 2017 bestätigt.

Verbindlichkeit

Das Zukunftsbild hat für die Gemeinde Arth den Stellenwert einer behördenverbindlichen „wegleitenden Richtschnur“ für die weitere Entwicklung des ESP Bahnhof Arth-Goldau. Für Bevölkerung und Wirtschaft hat es orientierenden Charakter indem es aufzeigt, welche Linie im weiteren Umsetzungsprozess behördlicherseits verfolgt wird. Abweichungen vom Zukunftsbild sind dabei mit Gemeinderats-Beschluss möglich, sofern diese zu einer qualitativ besseren Gesamtlösung führen oder durch geänderte Umstände unumgänglich sind.

Das Zukunftsbild besteht aus den beiden grafischen Gesamtdarstellungen und den anschliessenden Detailausführungen zu Bahnhofplatz, Arealentwicklungen Bahnhof Süd, Erschliessung und Weiterentwicklung Wohnquartiere. Bei der Interpretation sind in erster Linie die grafischen Darstellungen massgeblich; die textlichen Festlegungen haben ergänzenden und erläuternden Charakter.

Nachhaltigkeit

Das Zukunftsbild ist, wie die ganze ESP-Standortentwicklung, einem verantwortungsvollen und auf Dauerhaftigkeit ausgerichteten Umgang mit Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft verpflichtet.

Quartierentwicklung
Hinterdorf

Quartierentwicklung
Bahnhofstrasse

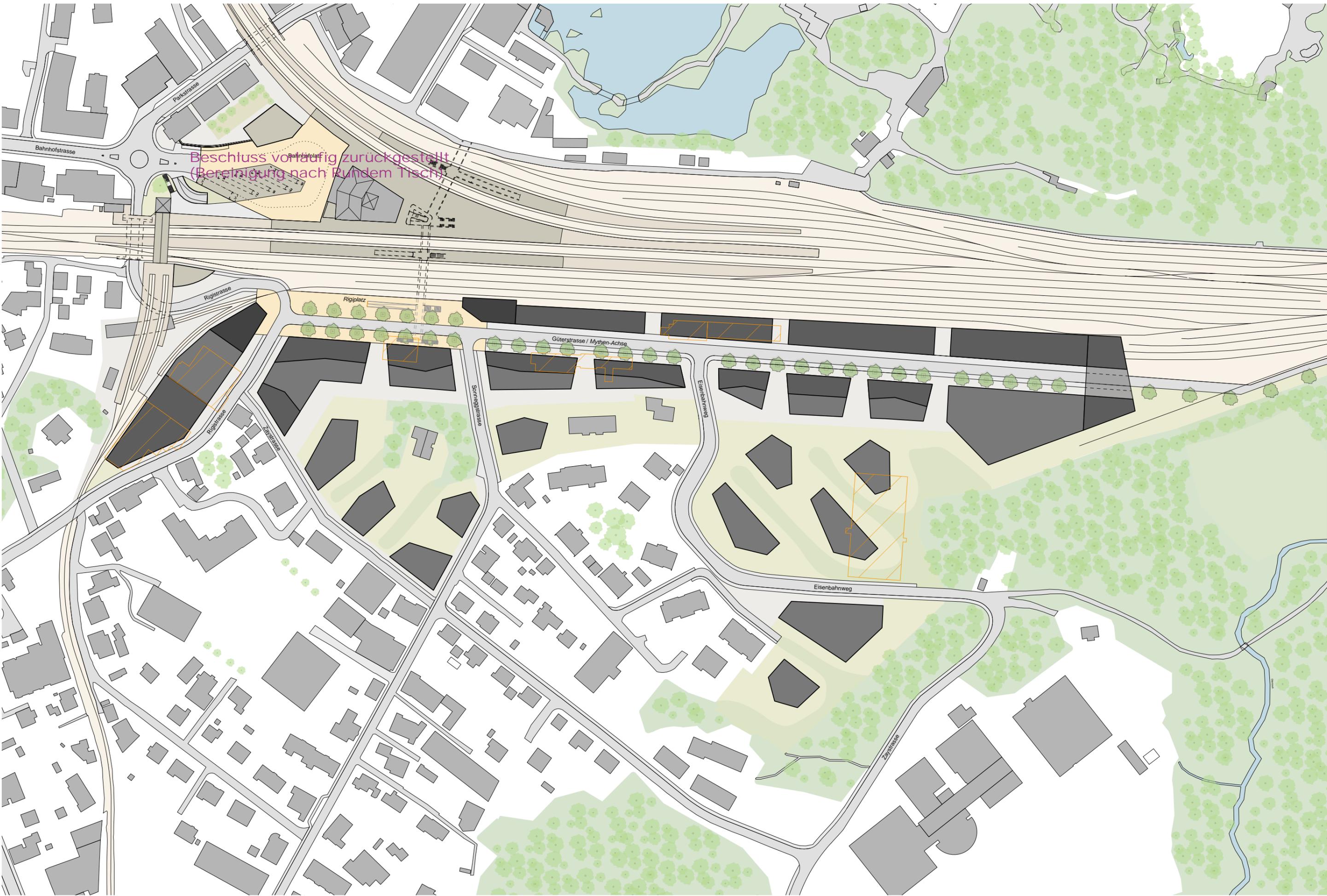
Beschluss vorläufig zurückgestellt
(Bereinigung nach Runden Tisch)
Aufwertung
Bahnhofplatz

Arealentwicklung
Bahnhof Süd

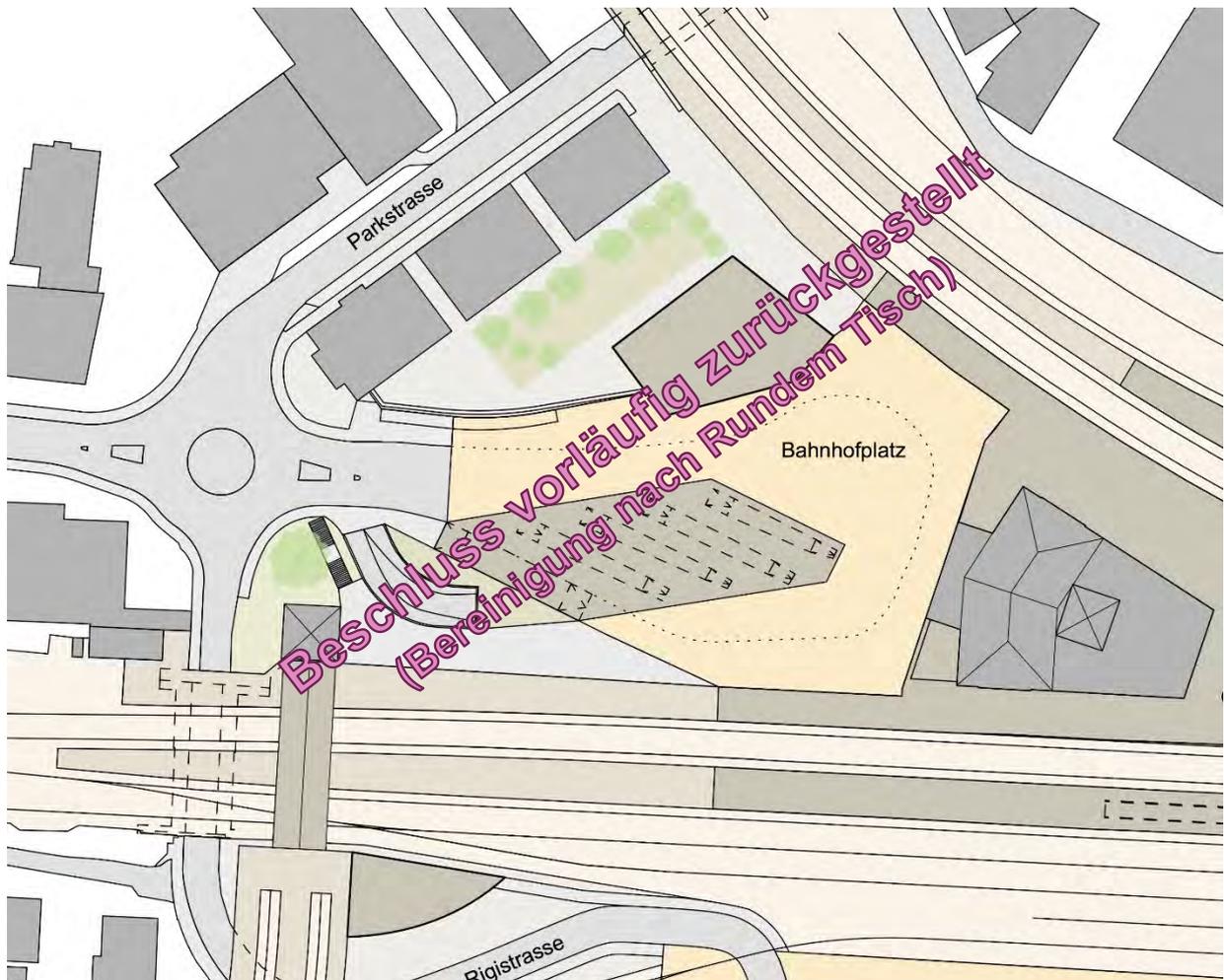
Quartierentwicklung
Oberdorf

Erschliessung
Schuttweg





2 AUFWERTUNG BAHNHOFPLATZ



Gestaltung

Der Bahnhofplatz wird (möglichst bis Ende 2020) zu einem gut gestalteten, repräsentativen Ankunfts- und Umsteigeort mit Aufenthaltsqualität aufgewertet.

Zwei besonders gestaltete Dächer über Busbahnhof und ein- bis zweigeschossigem Pavillongebäude verschaffen dem Bahnhofplatz eine unverwechselbare Erscheinung.

Die Sichtachse vom Aufnahmegebäude via Bahnhofstrasse auf Rigi Kulm wird weitgehend freigehalten, und der Blick vom Bahnhofplatz auf Rigi-Massiv und Hochperron wird freigespielt. Auch die Besucher des Tierparks werden künftig über den Bahnhofplatz auf die Parkstrasse gelenkt.

Verkehr

Der Verkehr wird in einem oberirdischen, harfenartig angeordneten Busbahnhof sowie eine unterirdische Vorfahrt und Parkierung für den Privatverkehr aufgeteilt.

Der oberirdische Busbahnhof umfasst fünf behindertengerecht gestaltete Buskanten (4 Linienbusse + 1 Bahnersatz-/Reise-/Fernbusse). Der Regierungsrat hat gestützt auf Art. 6 Abs.2 in Aussicht gestellt, sich angemessen an den Investitionskosten des Busbahnhofs zu beteiligen.

Der ganze Bahnhofplatz wird auf Koexistenz von Fuss- und Busverkehr ausgelegt. Die erforderlichen ca. 50 Veloabstellplätze werden entlang der Nagelfluh, aber oder im Pavillongebäude vorgesehen.

Die eingeschossige Tiefgarage ersetzt lediglich das heutige Stellplatz-Angebot (d.h. 50-70 Parkplätze, inkl. Kiss&Ride-Vorfahrt, Mobility- u. Behindertenplätze) und vermeidet so sowohl Mehrverkehr wie auch Parkierungschaos auf Bahnhof- und Parkstrasse. Sie wird so angeordnet, dass die Baustellenzufahrt für die SBB-Gleisumbauten so lang wie möglich gewährleistet bleibt. Die Bovesta-Tiefgarage wird unterirdisch daran angebunden.

Die Schaffung zusätzlicher Parkierungsmöglichkeiten (z.B. Park & Ride) soll hingegen auf der Bahnhof-Südseite erfolgen. Deren Realisierung wird jedoch der Markteinschätzung und Initiative von Privaten und SBB überlassen.

Nutzungen

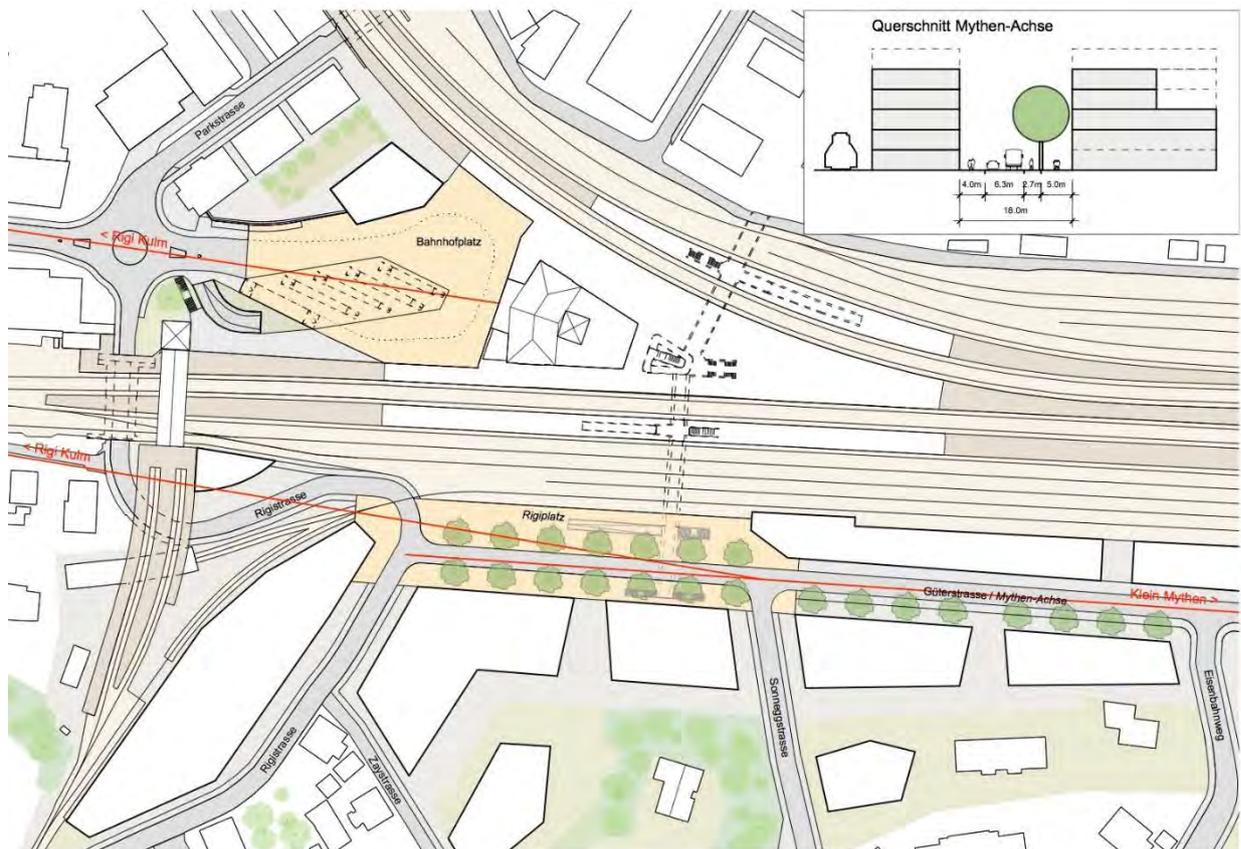
Der Bahnhofplatz soll nicht nur Durchgangs- sondern auch alltäglicher Begegnungsort für Pendler und Touristen sein.

Vis-à-vis des SBB-Aufnahmegebäudes wird deshalb zusätzlich ein ein- bis zweigeschossiges Pavillongebäude vorgesehen. Darin sollen weitere publikumsorientierte Nutzungen Platz finden (z.B. Kiosk, Gastronomie, TouristInfo, Velostation oder Post). „Pärkli“ in unterirdischer Tiefgarage und Bovesta-Gebäude können hingegen unverändert bestehen bleiben.

Für die abzubrechende Poststelle Goldau wird ein zweigeschossiger Ersatzstandort mit 200-300 m² Geschossfläche in Bahnhofsnähe bereitgestellt. Im Vordergrund stehen hierbei das neue Pavillongebäude, das SBB-Aufnahmegebäude (bzw. allerdings ohne direkte MIV-Vorfahrt) oder die Einmietung im Raum Parkstrasse / Bahnhofstrasse (wobei gewisse Parkierung vorhanden).

3 AREALENTWICKLUNGEN BAHNHOF SÜD

Freiraum



Das Gebiet Bahnhof Süd wird durch eine neue geschaffene, gerade Strassenachse geordnet, welche den Blick auf den Kleinen Mythen erlaubt. Der 18 m breite Strassenraum wird als Boulevard mit grosszügigen Trottoirbereichen und einer südseitigen Allee ausgestattet.

Der platzartig ausgeweitete Bereich zwischen Rigi- und Sonneggstrasse wird so ausgebildet, dass er seine Funktion als Hauptzugang zum Quartier und grosszügiger Vorbereich der potentiellen Hochhausstandorte wahrnehmen kann. Die Blickachse an den RigiBahnen-Bauten vorbei auf Rigi Kulm bleibt gewährleistet. Die Fahrbahn wird über den Platz geführt.

Zwischen den Bauten sind im Rahmen der einzelnen Arealentwicklungen auf die Nutzerbedürfnisse abgestimmte, gut gestaltete und mit der umliegenden Waldlandschaft verzahnte Freiräume zu projektieren. Sie sollen damit einen substantziellen Beitrag zur Arbeits- und Wohnqualität des Quartiers leisten.

Bebauung



Die Bebauungsstruktur wird durch vieleckige Grossformen geprägt. Deren Gebäudedimensionen sind bewusst so gewählt, dass sie eine grosse Fülle an Nutzungsmöglichkeiten erlauben.

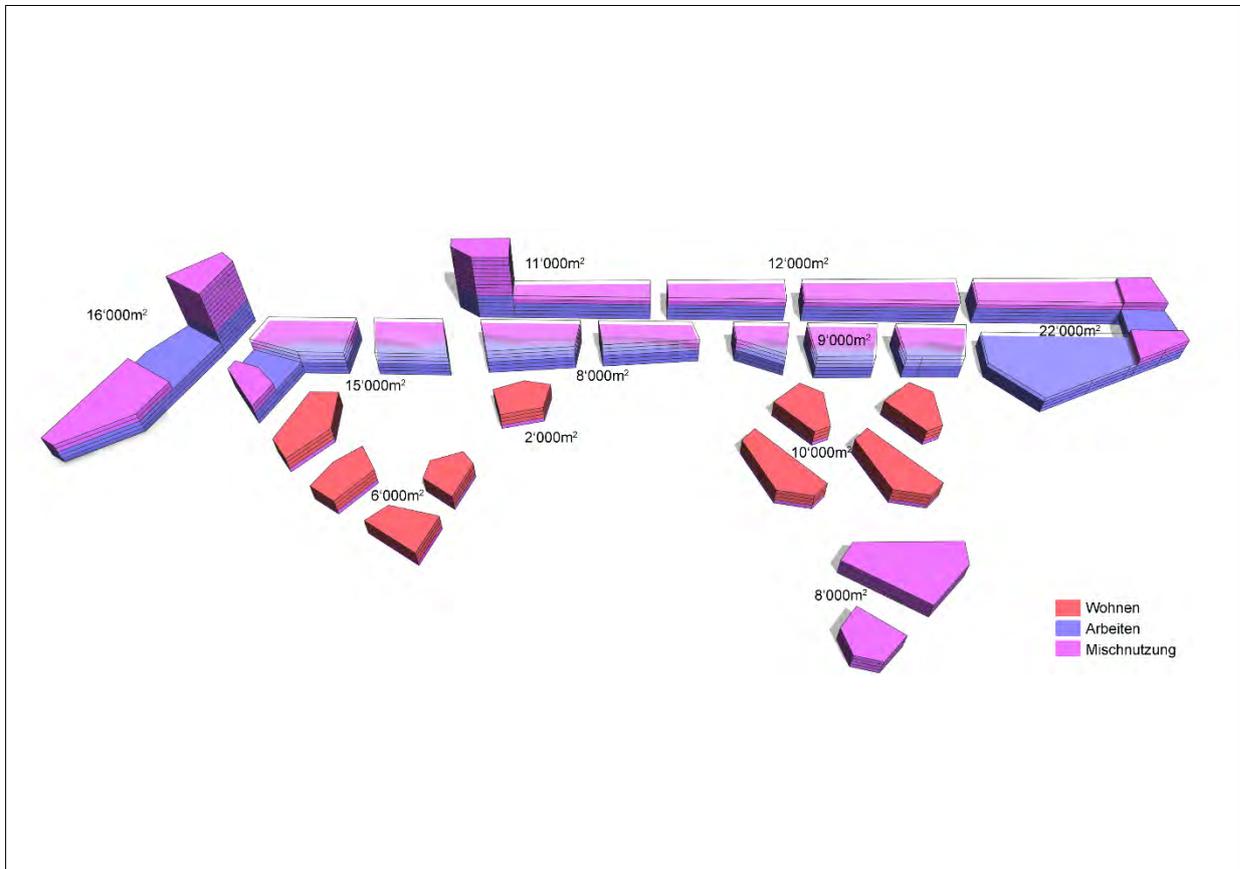
Die einzelnen Baubereiche sind, soweit möglich, an der bestehenden Eigentümerstruktur orientiert. Damit werden „Sollbruchstellen“ zwischen den einzelnen Bauvorhaben geschaffen, was eine Realisierung in Etappen und mit möglichst geringen gegenseitigen Abhängigkeiten ermöglicht.

Grundsätzlich ist entlang von Mythen-Achse und Rigistrasse eine fünfgeschossige Bebauung vorgesehen. In der südseitigen, tiefen Baureihe entlang der Mythen-Achse sind ab dem 3. Obergeschoss auf der Südfassade Rücksprünge denkbar, um dort auch Wohnungen zu ermöglichen. In den Arealteilen gegen das Oberdorf hin ist eine viergeschossige Bebauung vorgesehen.

Die so ermöglichte hohe Dichte erfordert besondere konzeptionelle Kreativität und gestalterische Sorgfalt. Auch aufgrund der Vorgaben des kantonalen Richtplans ist deshalb für die einzelnen Arealentwicklungen jeweils ein ordentliches Wettbewerbs- oder Studienauftrags-Verfahren durchzuführen. Kleinere Einzelbauten können ersatzweise auch durch ein dreiköpfiges, unabhängiges Fachgutachter-Gremium begleitet und beurteilt werden.

Es ist eine für die Region Schwyz ortstypische, möglichst einheitliche Material- und Farbensprache anzustreben.

Nutzung



Die untersten vier Geschosse (Hochhäuser: sechs Geschosse) nördlich der Mythen-Achse und Rigistrasse sowie die untersten drei Geschosse unmittelbar südlich dieser Strassen sind ausschliesslich Nicht-Wohnnutzungen vorbehalten. Sie dienen der Ansiedlung von modernen Arbeits-, Tourismus-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitnutzungen u.ä. (z.B. Produktionshallen für Industrie 4.0- und ansässige Betriebe, Medtech; Büro- und Praxisräume, auch für Co-Working, Jungunternehmen und KMU; Bahnbetrieb, Gastronomie und Hotellerie; Konferenzzentrum, International School; Atelier- und Kulturräume; Fitnesscenter, Treffpunkte und Spezialgeschäfte).

In den weiteren Obergeschossen entlang der Mythen-Achse und Rigistrasse und im ganzen übrigen Bahnhof Süd-Perimeter ist Misch- resp. Wohnnutzung vorgesehen. Die Art der Nutzung kann hier weitgehend flexibel und gemäss den Marktbedürfnissen gewählt werden.

Im Falle von Wohnnutzungen sollte allerdings die Bahn-Lärmproblematik frühzeitig beachtet werden. So werden beidseitig der Mythen-Achse voraussichtlich sämtliche Hauptwohnräume auf die lärmabgewandte Südseite hin auszurichten sein.

Die ungefähre Grössenordnung der den einzelnen Arealen zugewiesenen maximalen Geschossflächen (oberirdisch) sind in der Abbildung aufgezeigt.

Hochhäuser



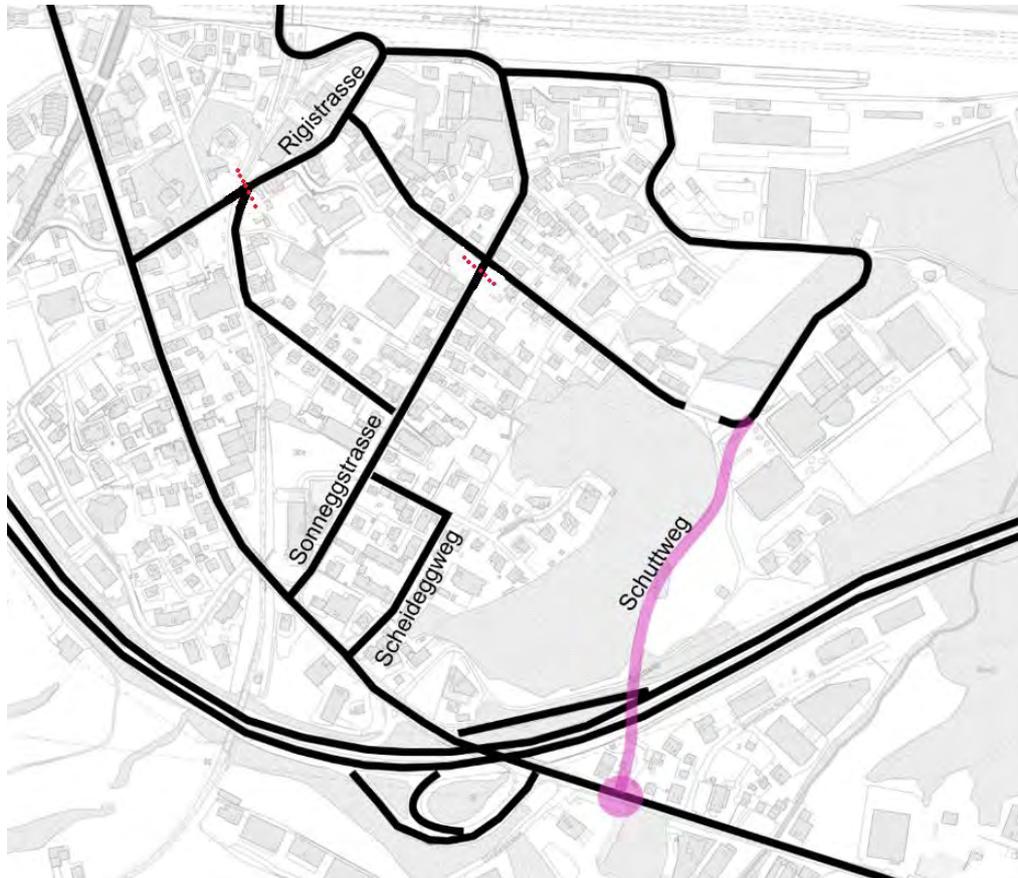
Über 20 m hohe Bauten werden ausschliesslich in der nördlichsten Baureihe angeordnet, damit ihr 2-Stunden-Schattenwurf keine anderen Bauten unzulässig verschattet. Hochhäuser werden dabei als ausgewählte Akzente eingesetzt, wo sich diese aus wichtiger Nutzung oder besonderer Lage begründen lässt.

Im Zukunftsbild werden deshalb vorerst nur zwei Standorte für maximal etwa 55 m hohe, schlanke Hochhäuser ausgewiesen, welche den neuen Platz zwischen Rigi- und Sonneggstrasse einfassen.

Hochhäuser müssen aufgrund ihrer Fernwirkung besonders gut gestaltet und in die landschaftliche Umgebung eingepasst sein.

4 ERSCHLIESSUNG

Bahnhof Süd & Oberdorf



Der zu erwartende Mehrverkehr aus Entwicklungsgebiet Bahnhof Süd und Verdichtung des Oberdorf-Quartiers wird auf einer Groberschliessungsstrasse gebündelt auf die Gotthardstrasse geführt. Sodass die übrigen Strassen durch das Oberdorf-Quartier nicht mehr Verkehr aufnehmen müssen als heute (und dort auf teure Knotenausbauten verzichtet werden kann).

Die möglichst rasche Bereitstellung dieser Groberschliessungsstrasse ist für die ganze ESP-Entwicklung prioritär. Hierfür wird die Variante „Schuttweg“ weiterverfolgt. Ergänzend wird die Güterstrasse zur neuen Mythen-Achse umgebaut. Dem Thema Fuss- und Veloverkehr sowie Schulwegsicherheit wird bei diesen Strassenprojekten und den Arealentwicklungen jeweils besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Auf flankierende Massnahmen auf den übrigen Quartierstrassen (z.B. Sperrpoller) zwecks zwangsweiser Umlenkung des Autoverkehrs auf die Groberschliessungsstrasse wird vorerst verzichtet. Solche würden nur angeordnet, wenn das Verkehrsaufkommen auf den übrigen Quartierstrassen ansteigen und sich die Attraktivität der Groberschliessung alleine als ungenügend erweisen würde.

Parkplatzzahl und -anordnung sowie Mobilitätsmanagement der kantonalen Schulen werden zusammen mit BBZG, PHSZ und kantonalem Hochbauamt überprüft und gegebenenfalls auf das ab 2021 ausgebaute ÖV-Angebot angepasst, um die verkehrlichen Auswirkungen aufs Oberdorf zu reduzieren.

Weitergehende Überlegungen

Schätzungsweise gegen 80% des Autoverkehrs in Goldau sind – mit Ausnahme Gotthard- und Bergstrasse – hausgemachter Ziel- und Quellverkehr von Bewohnern und Betrieben. Dieser liesse sich nur mit einem rigiden, allgemeinen Fahrverbot à la Zermatt in Parkhäuser am Ortseingang verbannen; und nur dann liesse sich ein unkonventionelles Verkehrssystem allenfalls wirtschaftlich betreiben. Dieser geringe Anteil Durchgangsverkehr stellt aber auch die erhoffte Verlagerungswirkung grossräumiger Ortsumfahrungen-Ideen u.ä. in Frage.

Um eine befriedigende Anbindung der sich künftig deutlich verdichtenden Quartiere Bahnhofstrasse und Hinterdorf zu sichern, muss am Knoten Bahnhofstrasse / Gotthardstrasse die mittelfristige Erstellung eines Kreisels geprüft werden. Parkplatzzahl und -anordnung sowie Mobilitätsmanagement des Tierparks Goldau wird mit dem Betreiber überprüft und gegebenenfalls auf das ab 2021 ausgebaute ÖV-Angebot angepasst, um die verkehrliche und siedlungsmässige Verträglichkeit im Hinterdorf zu erhöhen.

Für Reise- und Fernbusse ist auf Bahnhofplatz und -strasse kein Raum. Die entsprechenden Anbieter müssen deshalb mittel- bis langfristig auf den A4-Parkplatz der RigiBahnen oder allenfalls die Bahnhof-Südseite verwiesen werden.

Der Nutzen und Erreichbarkeit des Bahnhofsgebiets für alle Einwohner muss erhöht werden, indem die Buslinie 21 spätestens 2020 konsequent auf die Taktzeiten des Fernverkehrsknotens Arth-Goldau ausgerichtet wird. Dabei ist bei Variante „Schuttweg“ eine Verlängerung zu BBZG/PHSZ und A4-Parkplatz zu prüfen.

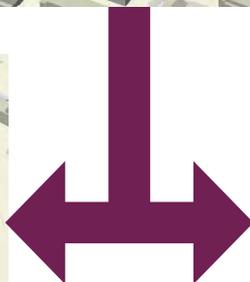
5 WEITERENTWICKLUNG WOHNQUARTIERE

Herausforderung

Die bahnhofsnahen Wohnquartiere Hinterdorf, Oberdorf und Bahnhofstrasse weisen einen hohen Anteil 40-60-jähriger Gebäude auf, welche erneuerungsbedürftig sind. Die baurechtlich zulässige Ausnutzung ist zugleich oft deutlich höher als was in den Gebäuden realisiert ist. Und die kräftige Nachfrage nach zeitgemäßem Wohnraum rund um den Verkehrsknotenpunkt Goldau schafft hier einen massiven Entwicklungsdruck. Es ist deshalb absehbar, dass in den drei relativ alten Quartieren bis in 30 Jahren ein weitgehender baulicher Umbruch stattfinden wird.

Möglichkeiten

Ist-Zustand 2017



„pragmatisches Vollbauen“

Jeder Grundeigentümer schöpft die baurechtlichen Möglichkeiten nach Regelbauweise für sich alleine aus. Kleinteilige und unregelmässige Parzellen lassen zwar eine gewisse Verdichtung zu, die baurechtlich zulässige Ausnutzung kann nicht jedoch überall ausgeschöpft werden. Und statt der bestehenden Gartenraum-Qualitäten bleibt nur fast noch Grenzabstands-Grün. Der ungeordnete Eindruck der Bebauung verstärkt sich, die Wohnqualität sinkt.

„Entwicklung gestalten“

Der Quartierentwicklungs-Prozess fördert den Dialog zwischen realisierungswilligen Grundeigentümern. Tun sich jeweils 2-4 für einen Ersatzneubau zusammen, so ermöglicht dies grössere und gut nutzbare Grünräume für Bewohner zu schaffen. Zugleich ist mit dem grösseren Parzellenzuschnitt aber auch noch mehr Ausnutzung denkbar, als heute zulässig. Gute Planung und sorgfältige Gestaltung bewirken eine Aufwertung der Wohnadresse.

Strategie

Die bahnhofnahen Quartiere sind der geeignetste Ort in der Gemeinde Arth für die sogenannte Siedlungsentwicklung nach innen. Die Gemeinde beabsichtigt deshalb hier Nachbarschaften ab etwa 3-5'000 m² zu animieren, zu unterstützen und zu fördern, welche gemeinsam nach dem Modell „Entwicklung gestalten“ vorgehen wollen.

Zuerst wird das entsprechende Angebot vorbereitet und allen Grundeigentümern kommuniziert. Die interessierten Nachbarschaften entwickeln in einem von Fachleuten unterstützten Prozess in mehreren Schritten gemeinsame Überbauungs- und Freiraumkonzepte, gestützt auf ihre nutzungsmässigen und zeitlichen Vorstellungen. Die so ausgehandelten Resultate (z.B. Bau- und Grünbereiche, gestalterische Qualität, Mehrausnutzung) werden anschliessend nutzungsplanerisch gesichert (Gestaltungsplan, ev. Zonenplananpassung).

Aber auch bei „normalen“ Bauvorhaben in den Bahnhofquartieren wird künftig ein vermehrtes Augenmerk auf die Freiraum- und Gestaltungsqualität gelegt.