

Beschluss Nr. 1017/2025
Schwyz, 16. Dezember 2025 / ju

Investitionsbeitrag an den Neubau der Busdrehzscheibe Schwyz, Zentrum Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

An der Urnenabstimmung vom 13. Februar 2022 genehmigten die Stimmberechtigten der Gemeinde Schwyz für den Neubau des Bushofs Schwyz, Zentrum,, sowie die Neugestaltung der Hofmatt eine Ausgabenbewilligung von insgesamt 11.57 Mio. Franken, wobei für den Bushof rund 7.4 Mio. Franken ausgewiesen waren. Für diesen wurden in der Abstimmungsbotschaft sodann Beiträge des Kantons sowie aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes von insgesamt 4.2 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) wurde bei der Planung einbezogen und hat das Projekt begleitet. Am 28. April 2025 ersuchte die Gemeinde Schwyz den Kanton gestützt auf das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 26. November 1987 (GöV, SRSZ 781.100) um Ausrichtung eines Investitionsbeitrags an den Neubau des Bushofs.

Gegen die inzwischen erteilte Baubewilligung wurde eine Beschwerde beim Regierungsrat eingereicht. Im Rahmen daraufhin aufgenommenen Verhandlungen zwischen der Gemeinde Schwyz und den Beschwerdeführern zeichnet sich offenbar eine Lösung ab, die auf einer geringen Projektänderung basiert. Als Folge davon sowie gewisser Anpassungen hinsichtlich der Anrechenbarkeit an das Agglomerationsprogramm hat die Gemeinde Schwyz dem Kanton am 17. November 2025 ein überarbeitetes Beitragsgesuch eingereicht.

Die Aufwertung des Bushofs und die Anpassung der Haltekanten an die Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) sind dringend notwendig. Damit wird der erheblichen Bedeutung des Bushofs Schwyz als Busdrehzscheibe mit der Verknüpfung von beinahe allen Buslinien im Talkessel Schwyz Rechnung getragen. So ist die Busdrehzscheibe Schwyz, Zentrum,, von grosser regionaler Bedeutung, womit die Voraussetzungen für die Ausrichtung eines Investitionsbeitrags durch den Kanton gegeben sind. Dieser richtet sich anteilmässig nach dem Nutzen für den Regionalverkehr, weshalb die Kosten praxisgemäss gleich wie beim Angebot aufgeteilt werden und der Kanton einen Beitrag von 40 % ausrichtet. Dieser Investitionsbeitrag des Kantons wird à fonds perdu geleistet.

Als Investitionsbeitrag des Kantons an den Neubau der Busdrehzscheibe Schwyz, Zentrum, durch die Gemeinde Schwyz beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat somit eine Ausgabenbewilligung von 2.194 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Bedeutung der Busdrehzscheibe Schwyz, Zentrum,

Der Verkehrsknoten Schwyz, Zentrum, ist stark in die Jahre gekommen, hat technische Mängel und ist entsprechend sanierungsbedürftig. Er genügt weder den Anforderungen an die Verkehrs- und Fussgängersicherheit noch erfüllt er die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Mit einer Neugestaltung des Bushofs bzw. der Busdrehzscheibe im aktuellen Zeitraum können namhafte Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm geltend gemacht werden.

Die Drehzscheibe Schwyz, Zentrum, ist eine der wichtigsten Haltestellen im Busnetz der Auto AG Schwyz und von überregionaler Bedeutung. Sie ist zentraler Ausgangspunkt und Umsteigeort für zahlreiche Buslinien des Regional- und des Ortsverkehrs. In Schwyz, Zentrum, steigen jährlich 1.6 Mio. Personen ein und aus. Dank der Zentrums Lage profitiert die Bevölkerung von einem schnellen und direkten Zugang zu Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit und Kultur.

In Schwyz, Zentrum, werden die regionalen Buslinien aus allen Richtungen zusammengeführt. Das gleichzeitige Zusammentreffen von acht Bussen an dieser Drehzscheibe verknüpft alle Ortsteile von Schwyz untereinander und garantiert kurze Reiseverbindungen innerhalb der Gemeinde, insbesondere aber auch in die umliegenden Ortschaften sowie weiter in die ganze Schweiz. Mit dem aktuellen Buskonzept kann ein optimales Aus- und Umsteigen gewährt werden. Bis auf den Ortsbus werden alle Linien durch den Kanton und auch den Bund mitfinanziert und sind Bestandteil des (abgeltungsberechtigten) Regionalverkehrs.

2.2 Busangebot

Mit der Einführung des Talkesselkonzepts auf den Fahrplan 2021 ist die Haltestelle Schwyz, Zentrum, die zentrale Busdrehzscheibe für den ganzen Talkessel Schwyz geworden. Die als Durchmesserlinien geführten Regionalbuslinien treffen dort zur gleichen Zeit ein, um so das Umsteigen zwischen den Buslinien zu ermöglichen. So können mit geringstem Aufwand linienübergreifend attraktive Verbindungen weit über den Talkessel Schwyz angeboten werden.

Folgende Regionalbuslinien bedienen heute den Umsteigeknoten Schwyz, Zentrum,:

- 60.501 Arth – Arth-Goldau – Lauerz – Schwyz – Muotathal;
- 60.502 Arth – Arth-Goldau – Schwyz – Brunnen – Gersau;
- 60.503 Seewen – Ibach – Schwyz – Rickenbach;
- 60.505 Schwyz – Rickenbach – Ibergereggen – Oberiberg;
- 60.507 Schwyz – Sattel – Rothenthurm – Biberbrugg – Schindellegi;
- 60.508 Seewen – Schwyz – Brunnen – Gersau – Vitznau – Küssnacht a.R.;
- 60.695 Zug – Walchwil – Arth-Goldau – Schwyz – Brunnen (N5);

dazu kommen die Ortsbuslinien:

- 60.530 Schwyz, Zentrum, – Mangelegg – Schwyz, Zentrum,;
- 60.531 Kollegi – Schwyz, Zentrum, – Studenmatt – Oberschönenbuch;
- 60.532 Schwyz, Zentrum, – Spital – Schwyz, Zentrum,.

3. Projekt

3.1 Technischer Beschrieb

Der Bushof bzw. die Busdrehscheibe Schwyz, Zentrum, als zentraler Platz mit repräsentativer Funktion bildet mit dem Museum Forum der Schweizer Geschichte, dem Hauptplatz mit Kirche und Rathaus und der Hofmatt einen wesentlichen Bestandteil des Dorfbildes von Schwyz. Mit seinem neuen Sockelbau und dem bestehenden Parkhaus soll der Bushof Schwyz zu einem verbindenden Element zwischen der Strassenebene und der Hofmatt werden. Es wird eine einheitliche Wirkung des Materials angestrebt, wobei der Sockel und die Perrondächer mit dem neuen Belag eine Einheit bilden. Die räumliche Situation wird beruhigt und die angrenzenden Häuser im Ausdruck gestärkt. Grossformatige Betonplatten übernehmen die einheitliche Platzgestaltung des Bushofs und unterstreichen dessen funktionalen Charakter. Der Bushof bildet nicht mehr nur einen Durchgangsraum, sondern wird zu einem eigenständigen Platz. Möblierungen aus Holz laden zum Verweilen ein. Die Ausgestaltung des Bushofs in Beton verspricht eine hohe Lebensdauer.

Das Bauprojekt erfüllt die Anforderungen der öV-Konzepte von Kanton und Gemeinde. Gemäss «Buskantenbelegungsplan Schwyz Post» des Amts für öffentlichen Verkehr (AöV) sind in jede Fahrtrichtung zwei Fliesskanten für jeweils zwei Normal- respektive Gelenkbusse hintereinander nötig, was insgesamt acht Haltekanten ergibt. Der neue Bushof kann damit nicht nur dem aktuellen öV-Konzept des Kantons gerecht werden, sondern ist auch zukunftstauglich. Die Einführung neuer Buslinien, welche zusätzliche Bushaltekanten erfordern würden, ist mit Blick auf die vorhandene Abdeckung nicht zu erwarten. Zukünftige Taktverbindungen des öV-Angebots kann der neue Bushof jedoch problemlos bewältigen. Sodann wird, wie bereits angetönt, der gesamte Platz mit langlebigen sowie unterhaltsarmen Betonplatten ausgestaltet.

Der neue Bushof erfüllt die Anforderungen des BehiG. Alle acht Haltekanten können BehiG-konform mit einem Anschlag von 22 cm Höhe erstellt werden, was ein hindernisfreies Ein- und Aussteigen ohne Rampen oder anderen Hilfsmittel erlaubt. Die in der Theorie anhand von Schleppkurven ermittelten möglichen Normalmanöver wurden zusätzlich mittels Fahrversuchen überprüft. Im Schwerverkehrszentrum Erstfeld wurde zu diesem Zweck der «Neubau Bushof Schwyz» mit 22 cm hohen Haltekanten 1:1 mit Kanthölzern nachgebaut. Mit fünf verschiedenen Bussen der Auto AG Schwyz (AAGS) wurden alle möglichen Normal- sowie zusätzlichen Wendemanöver getestet und abgefahren. Es konnten alle Wendemanöver von allen Kanten in alle Richtungen gefahren werden. Um alle Manöver optimal fahren zu können, ist jedoch eine Erweiterung der befahrbaren Fläche in Richtung Meinrad-Inglin-Brunnen nötig. Einer Verschiebung des Meinrad-Inglin-Brunnen auf die Hofmatt hat die eng in den Planungsprozess eingebundene kantonale Denkmalpflege zugestimmt.

Das Bauprojekt wurde auch der Procap Schwyz vorgestellt. Die Behindertenorganisation begrüsst das Projekt und hat ihre Unterstützung bei der Detailerarbeitung (Leitlinien für Blinde, taktil-visuelle Kantenmarkierung usw.) in Aussicht gestellt.

Die heutigen Veloabstellplätze beim Liftaufgang des Parkhauses vor dem Forum der Schweizer Geschichte werden ins Parkhaus verlegt und getrennt vom motorisierten Verkehr direkt vom Bushof erschlossen.

Der Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse wird durch den neuen Bushof nicht beeinträchtigt. Zudem wird die städtebauliche Situation gestalterisch aufgewertet und unterstützt die Identitätsbildung des Zentrums Schwyz. Auch das historische Zeughaus wird aufgewertet. Ein in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten belegt, dass die Kapazität der Bahnhofstrasse und des Postkreisels im aktuellen und im Prognosezustand für das Jahr 2035 bei allen möglichen Temporegimen (50 generell, Tempo-30-Zone und Begegnungszone) genügend gross ist. Die höchste Kapazität weist das Temporegime Tempo-30-Zone auf. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und der erhöh-

ten Aufenthaltsqualität für Fussgänger auf dem Bushof und der Hofmatt empfiehlt das Verkehrsgutachten die Einführung einer Tempo-30-Zone. Dieses Verkehrsregime entspricht ausserdem dem übergeordneten Geschwindigkeitszonen-Konzept der Gemeinde Schwyz. Das vorliegende Bauprojekt wurde, wie vom Gemeinderat am 8. Juni 2018 (GRB Nr. 436) beschlossen, auf eine Tempo-30-Zone dimensioniert und ausgestaltet. Somit trennt ein 3 cm hoher Anschlag die Fahrbahn vom Fussgängerbereich. Dies ist bei grossformatigen Betonplatten bautechnisch sehr anspruchsvoll, was sich auch in den Kosten niederschlägt.

Das Beleuchtungskonzept für den Bushof wurde anhand des übergeordneten «Plan Lumière der Gemeinde Schwyz» aus dem Jahr 2015 entwickelt. Eine dynamische und tageszeitabhängige Beleuchtung sorgt dafür, dass die Lichtemission so gering wie möglich ist. Die Grundbeleuchtung erfolgt über Seilpendelleuchten, die an einem Tragwerk, das den Platz überspannt, angeordnet sind. Dadurch wird der Raum homogen ausgeleuchtet, ohne dass eine Vielzahl von Kandelabern den Raum verstellt. Die Beleuchtung der Perrons erfolgt über gebäudeintegrierte Leuchten. Dies erfüllt die Vorgaben an eine behindertengerechte Beleuchtung. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, wird bewusst eine warmweisse Lichtfarbe verwendet. Den räumlichen Abschluss bildet die mit Projektoren illuminierte Fassade des Museums.

Das Investitionsgesuch der Gemeinde bezieht sich nur auf das Projekt «Neubau Bushof». Die Neugestaltung der Hofmatt ist nicht Gegenstand des Investitionsgesuchs, auch wenn die beiden Projekte in Bezug auf die Gestaltung sehr gut aufeinander abgestimmt sein müssen und auf der übergeordneten Ebene des Agglomerationsprogramms vom Bund als ein zusammenhängendes Projekt angesehen und gefördert werden.

3.2 Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten des Investitionsvorhabens belaufen sich, gemäss Berechnung und Auflistung für die kommunale Abstimmung zur Ausgabenbewilligung vom 13. Februar 2022, auf 11.57 Mio. Franken (inklusive damaliger MWST von 7.7 %). Darin enthalten sind auch die Kosten für das Teilprojekt «Neugestaltung Hofmatt».

	Neubau Bushof Schwyz		Neugestaltung Hofmatt	
Vorbereitungsarbeiten	Fr.	719 750.--	Fr.	110 500.--
Gebäude	Fr.	2 213 750.--	Fr.	502 550.--
Umgebung	Fr.	2 930 000.--	Fr.	2 765 000.--
Baunebenkosten	Fr.	150 435.--	Fr.	62 400.--
Unvorhergesehenes	Fr.	206 065.--	Fr.	102 050.--
Zwischentotal 1 (exklusive MWST)	Fr.	6 220 000.--	Fr.	3 542 500.--
Kostenungenauigkeit (+/- 10 %)	Fr.	622 000.--	Fr.	354 250.--
Zwischentotal 2 (exklusive MWST)	Fr.	6 842 000.--	Fr.	3 896 750.--
Mehrwertsteuer und Rundung	Fr.	528 000.--	Fr.	303 250.--
Total Ausgabenbewilligung	Fr.	7 370 000.--	Fr.	4 200 000.--
Gesamtinvestition (zuzüglich aufgelaufene Teuerung)			Fr.	11 570 000.--

Die Projektfinanzierung ist mittels der von den Stimmberechtigten der Gemeinde Schwyz genehmigtem (Brutto-)Ausgabenbewilligung grundsätzlich gesichert. Die entsprechenden Positionen sind in der Investitionsrechnung und im Finanzplan der Gemeinde eingestellt.

3.3 Terminplan

Zurzeit liegt ein provisorisches Terminprogramm sowohl für die Umsetzung des neuen Bushofs als auch die Neugestaltung der Hofmatt vor. Darin nicht berücksichtigt sind etwaige weitere Verzögerungen im Baubewilligungsverfahren oder durch mögliche Einsprachen bei der Vergabe der Arbeiten. Die Baubewilligung ist derzeit noch nicht rechtskräftig, und auch die abschliessende Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung aus dem Agglomerationsprogramm steht noch aus. Die vorliegende Ausgabenbewilligung erfolgt denn auch unter den entsprechenden Vorbehalten.

Für die Realisierung sind derzeit folgende Meilensteine vorgesehen (welche unter anderem mit dem Projekt des Kantons für die Sanierung und Umgestaltung der Herrengasse in Schwyz abgestimmt werden):

- | | |
|--|---------------|
| - Rechtskräftige Baubewilligung (Annahme) | Januar 2026 |
| - Ausgabenbewilligung Kantonsrat für den Investitionsbeitrag | 11. März 2026 |
| - Baubeginn (Annahme) | April 2026 |
| - Bauende (Annahme) | Herbst 2027 |

4. Ziel und Zweck der Investition

Inhaltliche Basis für das Vorhaben bzw. den Investitionsbeitrag des Kantons bilden übergeordnet der Richtplan des Kantons Schwyz mit Stand 26. Juni 2020 (sowie Anpassungen mit Stand 20. Juni 2023, vom Regierungsrat mit RRB Nr. 461 vom 20. Juni 2023 und RRB Nr. 731 vom 17. Oktober 2023 erlassen, vom Kantonsrat am 25. Oktober 2023 zur Kenntnis genommen und vom Bundesrat am 12. November 2024 genehmigt), die Gesamtverkehrsstrategie 2040, Teil Strategie, des Kantons Schwyz (Schlussbericht vom 8. Mai 2017) sowie die Strategie öffentlicher Verkehr 2040 des Kantons Schwyz vom Mai 2022. Mit dem vorliegenden Investitionsvorhaben kann ein wichtiger Beitrag zur Erfüllung verschiedener darin aufgeführter Zielsetzungen geleistet werden, indem es den öffentlichen Verkehr weiter stärkt und damit indirekt auch gewisse entlastende Wirkungen auf den motorisierten Individualverkehr haben dürfte.

4.1 Richtplan

Im kantonalen Richtplan sind in diesem Zusammenhang speziell die Richtplangeschäfte «V-3 Öffentlicher Verkehr» und dabei insbesondere «V-3.1 Angebot» und «V-3.3 Bus» sowie «V-5 Kombinierte Mobilität» von Bedeutung.

Gemäss dem Themenfeld «V-3.1 Angebot» werden die Hauptsiedlungsachsen durch die Bahnlinien Zürich – Chur bzw. Zürich/Zug/Luzern – Altdorf bedient. Die Erschliessung der Regionen erfolgt über die regionalen und lokalen Busnetze, wobei die Übergänge zwischen den verschiedenen Hierarchieebenen des öffentlichen Verkehrs an den Knoten stattfinden. Der Busverkehr ist auf die Anschlüsse an den entsprechenden Bahnhöfen ausgerichtet. In der weiteren Entwicklung soll deshalb u. a. der regionale Knoten Schwyz, Post (heute Schwyz, Zentrum,) gestärkt werden.

Nach dem Themenfeld «V-3.3 Bus» bildet das Angebot der regionalen Buslinien eine Ergänzung zum Bahnnetz. Es übernimmt die Feinerschliessung sowie die Erschliessung abseits der Bahnlinien mit dem ÖV. In den urbanen und periurbanen Räumen wird der Bus als Zubringer zur Bahn und Träger der Feinerschliessung gezielt weiterentwickelt. Dabei stehen insbesondere die Anschlüsse an die regionalen Knoten im Vordergrund. Die bestehenden Bahn-Bus- und Bus-Bus-Knoten stossen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Sodann erfordern die Umsetzung der notwendigen Massnahmen zur Behindertengerechtigkeit zusätzliche Erweiterungen oder Umgestaltungen der Businfrastrukturen.

Der Richtplan bezeichnet jene Busbahnhöfe, welche aufgrund ihrer Bedeutung im Netz prioritären Handlungsbedarf ausweisen. Als solcher ist auch Schwyz, Post (heute Schwyz, Zentrum,) mit dem Ziel einer Kapazitätserweiterung ausgewiesen (V-3.3.3-05).

Direkt vor Ort werden (weiterhin) Velostellplätze zur Verfügung stehen, womit auch dem Themenfeld «V-5 Kombinierte Mobilität» Rechnung getragen wird.

4.2 Gesamtverkehrsstrategie 2040

In der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie 2040, Teil Strategie, sind speziell die Leitsätze «ÖV 1» und «ÖV 3» und die dazu aufgeführten Handlungsfelder massgebend.

Gemäss Leitsatz «ÖV 1» stellt der Kanton Schwyz die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sicher und fördert eine gute Vernetzung der stark nachgefragten Quell- und Zielbeziehungen. Er strebt hauptsächlich in urbanen und periurbanen Gebieten eine Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs an. Dies auch mit dem Ziel, allfällige Engpässe in den anderen Teilsystemen beheben zu können. Als Handlungsfeld im ÖV-Netz werden namentlich Um- und Ausbauten vorgesehen. So sollen Busbahnhöfe angepasst und wo nötig Kapazitäten ausgebaut werden, u. a. beim Busbahnhof Schwyz Post (heute Schwyz, Zentrum,).

Gemäss Leitsatz «ÖV 3» besteht das Angebot im öffentlichen Verkehr aus aufeinander abgestimmten Fern-, Regional- und Ortsverkehren. Die Anschlusssicherheit innerhalb der Transportketten des öffentlichen Verkehrs ist mit geeigneten Massnahmen – die allenfalls auch andere Teilsysteme tangieren – zu gewährleisten. Als Handlungsfeld im ÖV-Netz werden namentlich Um- und Ausbauten vorgesehen. So sollen eine Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Bahnhöfe für den Fuss- und Veloverkehr erreicht sowie attraktive Umsteigeplattformen geschaffen werden, z. B. beim Busbahnhof Schwyz, Post (heute Schwyz, Zentrum,), in Abstimmung mit den Gemeinden resp. mit Unterstützung der Gemeinden und Infrastrukturbetreiber bei der Einrichtung entsprechender Anlagen.

4.3 Strategie öffentlicher Verkehr 2040

Aus der kantonalen Strategie öffentlicher Verkehr 2040 sind speziell die Ziele 9 und 17 zu erwähnen.

Das Ziel 9 sieht vor, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Schwyz gut organisierte Verkehrsdrehscheiben bietet, welche das Umsteigen vom Velo, vom Zu-Fuss-Gehen sowie vom Auto auf den öffentlichen Verkehr erleichtern. Dadurch wird die Erreichbarkeit zwischen den Regionen sowie die Verknüpfung der städtischen und ländlichen Räume verbessert.

Das Ziel 17 sieht vor, dass für ein leichteres Umsteigen zwischen Bahn und Bus sowie Bus und Bus der Bau von Busdrehscheiben mit erheblicher kantonaler oder regionaler Bedeutung mit Investitionsbeiträgen unterstützt wird. Das Haltestellennetz ist dicht und die Haltestellen werden kundenfreundlich gestaltet und zeitgemäss ausgerüstet.

5. Investitionsbeitrag des Kantons

5.1 Gesetzliche Grundlage

Gemäss § 6 Abs. 2 GöV kann der Kanton einem Bezirk oder einer Gemeinde Investitionsbeiträge an Busdrehscheiben leisten, wenn die vorgesehene Investition für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist. Eine solche ist dann gegeben, wenn der Verzicht auf die Investition zu einer Angebotseinschränkung führen oder einen notwendigen Ausbau verhindern würde.

Der Regierungsrat ist gemäss § 11 Bst. b GöV zuständig für den Abschluss von Vereinbarungen über Investitionsbeiträge nach § 6 GöV (siehe jedoch unten Ziff. 6.1). Mit RRB Nr. 740 vom 19. Oktober 2021 hat er der Gemeinde Schwyz an den Neubau des Bushofs Schwyz, Zentrum, einen Investitionsbeitrag von rund 2.1 Mio. Franken in Aussicht gestellt.

5.2 Richtlinien zur Beurteilung von Investitionsgesuchen

Zum GöV wurde vom Regierungsrat keine spezielle Ausführungsverordnung erlassen. Die Einzelheiten der Anwendung des Gesetzes werden jedoch in Richtlinien des Regierungsrates geregelt, welche dieser mit RRB Nr. 79 vom 26. Januar 2010 beschlossen hat.

Vorliegend sind grundsätzlich die «Richtlinien zur Beurteilung von Investitionsgesuchen» (nachfolgend Richtlinien) heranzuziehen. In diesen wird aufgezeigt, nach welchen Kriterien Investitionsbeiträge und Investitionsdarlehen beurteilt werden, welche Elemente (Leistungskatalog) beitragsberechtigt sind und wie das Verfahren für den Investitionsentscheid abläuft.

Im Sinn einer rechtsgleichen Handhabung hat sich inzwischen indes die Praxis etabliert, dass an betroffene regionale Busdreh scheiben, also solche, die eine direkte Bedeutung für das Regionalverkehrsangebot haben, welches der Kanton zu 40 % mitfinanziert (vgl. dazu § 9 Abs. 1 GöV), vom Kanton ebenfalls regelmässig ein Investitionsbeitrag von 40 % gewährt wird, während die restlichen 60 % zulasten der Standortgemeinde gehen. Dies wurde bereits bei den Beiträgen an die Busdreh scheiben Siebnen-Wangen, Pfäffikon und Arth-Goldau so gehandhabt.

5.3 Bemessung

Anhand der obigen Ausführungen zeigt sich, dass der neue Bushof Schwyz, Zentrum, nicht nur unmittelbar für den Talkessel Schwyz, sondern über diesen hinaus von erheblicher Bedeutung ist. Entsprechend korrespondiert das Vorhaben auch mit den unter Ziffer 4 aufgeführten übergeordneten Planungen und Strategien des Kantons. Die Voraussetzungen für die Gewährung eines Investitionsbeitrags gemäss § 6 Abs. 2 GöV sind damit klarerweise erfüllt.

Wie unter Ziffer 3.2 ausgeführt, werden die anrechenbaren Kosten für den «Neubau Bushof Schwyz» auf Fr. 7 370 000.-- (inklusive damaliger MWST von 7.7 %) veranschlagt. Alle im Kostenvoranschlag ausgewiesenen Kosten können seitens Kanton als beitragsberechtigt anerkannt werden. Das Projekt erhält voraussichtlich einen Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz. Gemäss bereinigtem Antrag zum Agglomerationsprogramm sieht die Beitragsberechnung wie folgt aus:

	Bushof Fr.	Hofmatt Fr.	Gesamt Fr.
Gesamttotal Ausgabebewilligung	7 370 000.00	4 200 000.00	11 570 000.00
Anteil Bundesförderung aus Agglo-Prog.	1 884 795.50	1 147 069.50	3 031 865.00
Gesamtkosten abzüglich Bundesanteil	5 485 204.50		
Maximaler Beitrag Kanton (40 %)	2 194 000.00		

Der Investitionsbeitrag des Kantons an den Bushof bzw. die Busdreh scheibe Schwyz, Zentrum, beträgt also 2.194 Mio. Franken.

Dieser Beitrag ist im Aufgaben- und Finanzplan 2026 beim AöV nicht eingestellt, da dessen Ausrichtung ursprünglich für 2025 vorgesehen war. Dennoch dürfte kein Nachtragskredit gemäss

§ 18 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) erforderlich werden, da der Beitrag innerhalb des Globalbudgets der Erfolgsrechnung des AöV mutmasslich kompensiert werden kann. Dies, weil die eingestellten Beträge für die Abteilungen des regionalen öffentlichen Verkehrs mit Blick auf die inzwischen erfolgten Offertverhandlungen voraussichtlich nicht vollumfänglich beansprucht werden müssen. Der Beitrag wird der Gemeinde Schwyz als einmaliger à fonds perdu-Beitrag ausgerichtet und erst nach erfolgtem Baubeginn ausbezahlt.

6. Behandlung im Kantonsrat

6.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Der Investitionsbeitrag des Kantons an die neue Busdrehzscheibe Schwyz, Zentrum, beträgt 2.19 Mio. Franken. Gemäss § 28 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. c FHG sowie § 10 Bst. c GöV ist somit der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

Die Ausgabenbewilligung gilt gemäss § 87 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110) als angenommen, wenn mindestens 60 Mitglieder des Kantonsrates zustimmen.

6.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen:

- a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
- b) internationale und interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
- c) Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken und Ausgabenbeschlüsse über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 500 000.-- dem obligatorischen oder fakultativen Referendum.

Der vorliegende Beschluss hat einen Ausgabenbeschluss über eine neue einmalige Ausgabe von weniger als 5 Mio. Franken zum Gegenstand, so dass der Kantonsrat gemäss § 53 KV abschliessend darüber entscheidet. Der Beschluss ist dem Referendum somit nicht unterstellt.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinde Schwyz, Herrengasse 23, 6431 Schwyz.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Volkswirtschaftsdepartement (Sekretariat RUVEKO); Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Amt für öffentlichen Verkehr.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber