

**Beschluss Nr. 613/2021**

Schwyz, 7. September 2021 / ju

**Interpellation I 33/21: Zwei Milliarden für neue Strassen-Grossprojekte im Kanton Schwyz**

Beantwortung

**1. Wortlaut der Interpellation**

Am 28. Juni 2021 haben Kantonsrätin Elsbeth Anderegg Marty sowie die Kantonsräte Andreas Marty und Jonathan Prelicz folgende Interpellation eingereicht:

*«Der Regierungsrat plant, teilweise zusammen mit den jeweiligen Gemeinden, im Kanton Schwyz in den nächsten 15-20 Jahren sechs Strassen Neubau Grossprojekte, die zusammen fast zwei Milliarden Franken kosten werden. Es sind dies der Bau der neuen Axenstrasse sowie die Sanierung der bestehenden Axenstrasse für 1'200 Millionen, die Südumfahrung Küsnacht 2. Etappe für 194 Millionen, die Umfahrung von Rothenthurm für 170 Millionen sowie die Autobahnzubringer Wangen Ost, Halten Freienbach und Arth für insgesamt 127 Millionen Franken. Bei den Autobahnzubringern Wangen Ost und Halten kommen noch zusätzliche Kosten für lokale Wünsche nach unterirdischen Zubringertunnels von 132 Mio., resp. 99 Millionen Franken dazu. Diese sechs Grossprojekte sind zusätzlich zu den jährlichen Strassenausbau- und Sanierungsprojekten von jeweils rund 30 Millionen Franken.*

*Abgesehen von den immensen Kosten verursachen diese Neubauprojekte direkt und indirekt enorme CO<sub>2</sub>-Emissionen, denn mehr Strassen führen meist zu mehr Verkehr. Dabei wäre es angesichts der Klimakrise und der Verpflichtung des auch von der Schweiz unterzeichneten Pariser Klimaabkommens dringend nötig, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss deutlich zu reduzieren. Trotz der knappen Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes am 13. Juni 2021 durch das Stimmvolk, wird die Klimakrise mit diesem Abstimmungsentscheid nicht aus der Welt geschafft - im Gegenteil. Der Bund und die Kantone, aber auch wir alle sind erst recht gefordert, rasch anderweitig wirkungsvolle Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu ergreifen, um die Schweizer und internationalen Klimaziele zu erreichen. Zu den Grossverursachern gehört der motorisierte Individualverkehr. Er stösst rund einen Drittel der Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Zwischen 1990 und 2018 nahmen die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sogar um 3% zu, obwohl es das Ziel war, den Ausstoss um 20 % zu reduzieren. Mit immer noch mehr Autos wird es kaum möglich sein, die Klimaziele zu erfüllen.*

*Angesichts dieser Angaben bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:*

- 1. Wann gedenkt der Regierungsrat etwas zur Reduzierung des motorisierten Strassenverkehrs und der Klimaabgase im Verkehr gemäss den von der Schweiz unterzeichneten Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommens zu unternehmen? Wie will er diese Ziele erreichen?*
- 2. Wie gross ist der Anteil des motorisierten Strassenverkehrs im Kanton Schwyz am Gesamtverkehr heute und wie hoch schätzt ihn der Regierungsrat im 2040, nach dem Bau der oben erwähnten Strassenbaugrossprojekte?*
- 3. Welchen Einfluss werden die Grossbauprojekte auf das Verkehrsaufkommen und auf die gefahrenen Streckenkilometer haben?*
- 4. Geht der Regierungsrat davon aus, dass nach dem Bau dieser Grossprojekte die Staugefahr auf dem Kantonsstrassennetz abnehmen wird oder ist es nicht eher so, dass sich ohne weitere grosse Investitionen in Strassenbauprojekte wieder neue Flaschenhälse mit Staubildungen an anderen Orten ergeben werden?*

*Wir bedanken uns bereits jetzt für das Beantworten der Fragen.»*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

### 2.1 Allgemeines

Im Rahmen der Berichterstattung zu zwei erheblich erklärten parlamentarischen Vorstössen legte der Regierungsrat mit RRB Nr. 158 vom 9. März 2021 eine umfassende Auslegeordnung über das Strassenwesen im Kanton, dessen Finanzierung und den geplanten Umgang mit anstehenden Grossprojekten vor. Dabei handelt es sich um den Autobahnanschluss und Zubringer Halten, den Autobahnanschluss und Zubringer Wangen Ost, den zweiten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht, den Umfahrungstunnel Rothenthurm sowie den Autobahnhalbanschluss Arth. Bei diesen Grossprojekten stellen sich nicht nur die üblichen schwierigen Planungs- und Rechtsfragen, vielmehr ist auch deren Finanzierung und – damit verbunden – deren grundsätzliche Realisierbarkeit Gegenstand intensiver Diskussionen zwischen dem Kanton und den beteiligten Gemeinden und Bezirken sowie privaten Interessenvertretern. Angesichts der grossen und übergeordneten Bedeutung dieser Grossprojekte für den Kanton und seine Regionen sowie zur Erhöhung der Realisierungschancen will der Regierungsrat bei den Autobahnanschlüssen und Zubringern Halten und Wangen Ost auch im Raum stehende unterirdische Varianten (Tunnellösungen) ergebnisoffen weiterverfolgen, ohne hierfür weiterhin eine Beteiligung an den (Mehr-)Kosten durch die betroffenen Gemeinwesen vorauszusetzen. Neben dem zweiten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht sollen auch die Umfahrung Rothenthurm und der Autobahnhalbanschluss Arth vertieft geprüft und hierfür die notwendigen Entscheidungsgrundlagen ausgearbeitet werden. Bei einem Betrachtungs- und möglichen Realisierungszeitraum der fünf Grossprojekte bis 2037 zeigt sich, dass die Finanzierbarkeit aus der Spezialfinanzierung Strassenbau grundsätzlich gegeben ist, wobei zu beachten bleibt, dass bei neuen Entlastungs-/Umfahrungsstrassen im Gegensatz zu den Autobahnzubringern von Gesetzes wegen eine Kostenbeteiligung der interessierten Gemeinden und Bezirke vorgesehen ist und auch berücksichtigt wurde.

Mit dieser prospektiven Vorgehensweise will der Regierungsrat der Verkehrsentwicklung und den raumplanerischen Bedürfnissen in den verschiedenen Regionen des Kantons aktiv und koordiniert Rechnung tragen und für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Schwyz einen kantonsweiten Mehrwert für die Mobilität, Siedlung und Umwelt schaffen. So bewirken die neuen Autobahnanschlüsse und Dorfumfahrungen nicht nur eine massgebliche Entlastung der betroffenen Dörfer vom Durchgangsverkehr, auch sollen sie bereits heute auszumachende und in Zukunft wohl noch verstärkte Überlastungen bestehender Anschlüsse zu den Autobahnen entschärfen. Mit der orts-näheren Abführung des motorisierten Verkehrs auf das übergeordnete (Autobahn-)Strassennetz

werden schliesslich auch eine Attraktivitätssteigerung des lokalen Strassennetzes für den Langsamverkehr, punktuelle Verbesserungen der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse sowie gewisse Verkehrslärmreduktionen angestrebt.

Der Kantonsrat hat den regierungsrätlichen Postulatsbericht an seiner Sitzung vom 28. April 2021 mit Zustimmung zur Kenntnis genommen. Der Bericht scheint alsdann Anlass zu sein für die vorliegende Interpellation, mit welcher im Kontext der in diesem beleuchteten Strassenprojekte verschiedene Fragen zum motorisierten Strassenverkehr, zu seiner mutmasslichen Entwicklung und zu seinen Auswirkungen gestellt werden.

Bezüglich der im erwähnten Bericht und auch in der vorliegenden Interpellation angesprochenen Strassengrossprojekte gilt es indes in Erinnerung zu rufen, dass es sich dabei nicht um Vorhaben handelt, die neu sind bzw. erst jetzt thematisiert werden. Vielmehr wurden diese teilweise bereits vor Jahrzehnten erstmals auf die Agenda gesetzt und seither etwa im kantonalen Richtplan oder in den Strassenbauprogrammen aufgeführt und verankert. Eine neue Ausgangslage hat sich jüngst grundsätzlich lediglich daraus ergeben, dass der Regierungsrat für die beiden Autobahnzubringer Halten und Wangen Ost auch Tunnelvarianten verfolgen wird, dies wie erwähnt nicht zuletzt im Hinblick auf eine möglichst grosse Schonung der Natur und Landschaft sowie der Fruchtfolge- und weiteren Landwirtschaftsflächen.

Zu erwähnen bleibt sodann, dass es sich beim Projekt der Axenstrasse nicht um ein kantonales, sondern um ein solches des Bundes handelt und das dieser auch grossmehrheitlich finanziert. Die Kantone Schwyz und Uri sind hierbei im Auftrag des Bundes tätig, und in der Sache handelt es sich um eine Vollendung des Nationalstrassennetzes.

Was den von den Interpellanten in Zusammenhang mit dem zunehmenden Strassenverkehr angesprochenen CO<sub>2</sub>-Ausstoss anbelangt, ist an dieser Stelle vorab auf folgende Tatsachen hinzuweisen: Die Einwohnerzahl des Kantons Schwyz nahm von 111 500 im Jahr 1990, 128 800 im Jahr 2000 und 146 200 im Jahr 2010 auf nunmehr 161 500 im Jahr 2020 zu. Dies entspricht einer Zunahme von 44.8 % innert diesen 30 Jahren. Für die Zukunft wird von einem weiteren Bevölkerungswachstum ausgegangen, wobei das Bundesamt für Statistik in seinem Referenzszenario für den Kanton Schwyz bis zum Jahr 2050 mit einer Einwohnerzahl von etwa 195 000 rechnet. Der Bestand der im Kanton Schwyz immatrikulierten Motorfahrzeuge (ohne Anhänger) hat sich in dieser Zeit von 78 032 (1990), 101 478 (2000) und 114 933 (2010) auf 140 048 im Jahr 2020 erhöht, was einen Anstieg um insgesamt 79.5 % bedeutet.

Der durchschnittliche jährliche Emissionswert der Neuwagenflotte sank zwischen 2008 und 2020 von 175 g CO<sub>2</sub>/km auf rund 123.6 g CO<sub>2</sub>/km, was eine Reduktion um 29.4 % bedeutet. Bedingt durch die Verschärfung des Zielwerts im Jahr 2020 von zuvor 130 g CO<sub>2</sub>/km auf 95 g CO<sub>2</sub>/km sanken die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr von 138.1 g CO<sub>2</sub>/km um beachtliche 10.5 % auf die besagten 123.6 g CO<sub>2</sub>/km.

So ist auch die Aussage der Interpellanten, dass die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 1990 und 2018 um 3 % zugenommen hätten, vor dem Hintergrund des in diesem Zeitraum schweizweit von 3 776 829 auf 6 113 791 und somit um 61.9 % gewachsenen Bestandes an Motorfahrzeugen zu sehen. Insoweit zeigt sich eine markante (relative) Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen des motorisierten Strassenverkehrs.

## 2.2 Beantwortung der Fragen

*2.2.1 Wann gedenkt der Regierungsrat etwas zur Reduzierung des motorisierten Strassenverkehrs und der Klimaabgase im Verkehr gemäss den von der Schweiz unterzeichneten Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommens zu unternehmen? Wie will er diese Ziele erreichen?*

Der Regierungsrat und das Baudepartement haben jüngst bereits im Rahmen der Beantwortung der Motionen M 12/20 und M 15/20 (RRB Nr. 215/2021) sowie der Kleinen Anfrage KA 11/21 (Antwort des Baudepartements vom 21. April 2021) auf die aktuelle, rasant verlaufende Entwicklung bei den Erstinverkehrssetzungen der Elektrofahrzeuge hingewiesen. Eine soeben vom Elektromobilitätsverband Swiss eMobility veröffentlichte Studie geht als Folge der Kosten- und Preisentwicklung, der steigenden Akzeptanz, der Zunahme des Angebots sowie des regulatorischen Umfelds bei der Elektromobilität davon aus, dass der Marktanteil von Steckerautos (batterieelektrische Autos und Hybridelektroautos) bei den Neuwagen im Jahr 2025 zwischen 40 % und 60 %, 2030 zwischen 72 % und 94 % und 2035 zwischen 91 % und 99 % liegen wird, wobei der untere Wert jeweils das pessimistische und der obere Wert das optimistische Szenario widerspiegeln (andere Studien sagten bislang etwas tiefere Zahlen voraus). Dabei wird sodann davon ausgegangen, dass Plug-in-Hybride lediglich (noch) eine Übergangslösung darstellen und ab 2030 vollständig durch batterieelektrische Fahrzeuge abgelöst werden. Aus diesen Zahlen wird schliesslich ein Bestand von 2.4 - 2.9 Mio. Steckerpersonenwagen bis ins Jahr 2035 abgeleitet.

Die Verlässlichkeit dieser Zahlen mag derzeit noch nicht abschliessend beurteilbar sein. Die tatsächliche Entwicklung ab den Jahren 2019 und insbesondere 2020 belegt aber das massive, inzwischen exponentielle Wachstum bei den Steckerfahrzeugen. Wie der Regierungsrat ebenfalls bereits in der oben erwähnten Motionsantwort ausgeführt hat, lag der Kanton Schwyz beim prozentualen Anteil der Erstinverkehrssetzungen reiner Elektrofahrzeuge zwischen 2015 und 2020 dabei stets über dem schweizerischen Durchschnitt und im Vergleich unter den Kantonen teilweise sogar in den vordersten Rängen.

Es zeigt sich somit, dass gerade beim motorisierten Individualverkehr bereits ein derartiges Umfeld dominiert, das hinsichtlich einer Abkehr vom Verbrennungsmotor und damit einer Reduktion der Klimaabgase weitere staatliche Eingriffe zumindest aus aktueller Sicht nicht als verhältnismässig erscheinen lässt. Das gilt wie dargelegt im Besonderen auch für den Kanton Schwyz, obwohl er im Unterschied zu anderen Kantonen beispielweise keine Verkehrssteueranreize für Steckerautos kennt. Auf die tatsächliche Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses durch den motorisierten Individualverkehr in der Vergangenheit wurde bereits unter Ziffer 2.1 hiervor eingegangen, auf mögliche Entwicklungen des Strassenverkehrs und die Folgen daraus in der Zukunft wird in den untenstehenden Antworten auf die weiteren Fragen Bezug genommen.

*2.2.2 Wie gross ist der Anteil des motorisierten Strassenverkehrs im Kanton Schwyz am Gesamtverkehr heute und wie hoch schätzt ihn der Regierungsrat im 2040, nach dem Bau der oben erwähnten Strassenbaugrossprojekte?*

Der Begriff Modalsplit beschreibt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in einem bestimmten Gebiet in einem definierten Zeitraum. Der Kanton Schwyz macht Aussagen zum Modalsplit in verschiedenen Publikationen (z. B. in seiner Gesamtverkehrsstrategie 2040 und im kantonalen Richtplan). Der gängigste Modalsplit wird auf Basis des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» ermittelt. Dabei handelt es sich um eine schweizweite Befragung, die alle fünf Jahre vom Bundesamt für Statistik (BFS) und vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wird. Die letzten so erhobenen Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2015. Die Auswertungen zeigen, dass sowohl für die Schweiz als auch für den Kanton Schwyz der motorisierte Individualverkehr (MIV) volumenmässig die grösste Bedeutung hat. Im Kanton Schwyz

legte 2015 jeder Bewohner im Mittel 70 % seiner Tagesdistanz im MIV zurück, 2010 waren es gar noch rund 73 %. Auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) entfallen rund 22 %, wobei es 2010 erst etwa 18 % waren, und auf den Langsamverkehr (LV) rund 7 % (2010 ebenfalls rund 7 %). Der Modalsplit des Kantons Schwyz ist damit im Vergleich zum nationalen Durchschnitt leicht MIV-lastiger, was sich aber insbesondere aus seiner Siedlungsstruktur und Topografie ohne weiteres erklären lässt.

Die Tendenz eines sinkenden Anteils des MIV zugunsten des ÖV und des LV ist auch im Kanton Schwyz erkennbar. Hochrechnungen für die Zukunft spezifisch für den Kanton Schwyz liegen indes nicht vor. Das Bundesamt für Raumentwicklung geht in seinen Verkehrsperspektiven 2040 jedoch davon aus, dass der ÖV-Anteil schweizweit nur noch etwa um vier Prozentpunkte wachsen wird, als Folge davon wird der MIV-Anteil in einem ähnlichen Ausmass sinken. Für den LV sehen die Zahlen des Bundes eine geringe Zunahme vor.

Mit seiner Gesamtverkehrsstrategie 2040 zielt auch der Kanton Schwyz auf eine Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖV und des Rad- und Fussverkehrs ab. Die Strategie wurde vom Kantonsrat gestützt auf RRB Nr. 403/2017 an seiner Sitzung vom 6. September 2017 mit 93 zu 0 Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen.

Diese Haltung ist auch in den aktuell geltenden kantonalen Richtplan eingeflossen, welcher vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 289 vom 24. April 2019 erlassen, vom Kantonsrat am 26. Juni 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen und vom Bundesrat am 26. Juni 2020 genehmigt worden ist. Unter dem Punkt kantonale Raumentwicklungsstrategie, RES-1 Leitsätze, RES-1.9 Öffentlicher Verkehr, wird ausgeführt, dass der Kanton Schwyz die Attraktivität des ÖV sicherstellt, eine gute Vernetzung der stark nachgefragten Quell- und Zielbeziehungen fördert und hauptsächlich in den urbanen und periurbanen Räumen eine Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV anstrebt. Dies auch mit dem Ziel, allfällige Engpässe in anderen Verkehrssystemen beheben zu können.

Wie verschiedene Massnahmen, Projekte und Entwicklungen der letzten Jahre belegen, wird dem ÖV und dem LV auch im Kanton Schwyz eine hohe Beachtung und Bedeutung geschenkt, so dass diese Verkehrsmittel für die Zukunft weiter gestärkt werden können. So haben etwa die Angebots- resp. Kurskilometer im schwyzerischen ÖV von 6.79 Mio. im Jahr 2009 auf 8.76 Mio. im Jahr 2021 markant, um insgesamt 29 %, zugenommen (wobei diese Zahlen nicht uneingeschränkt mit Angebots- und Fahrplanverbesserungen gleichgesetzt werden dürfen). Und im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des LV und dabei insbesondere des Veloverkehrs wurden im Baudepartement erst jüngst die verschiedenen Aufgaben und Zuständigkeiten gebündelt und zu einer neuen und personell ausgebauten Fachstelle Langsamverkehr zusammengefasst. Erwähnt werden können in diesem Zusammenhang auch etwa noch die verschiedenen Agglomerationsprogramme, an denen der Kanton und verschiedene Gemeinden mitwirken und die schwergewichtig auf die Weiterentwicklung und den Ausbau des Langsamverkehrs und andere verkehrsberuhigende Massnahmen abzielen.

Anders als von den Interpellanten suggeriert, geht der Regierungsrat nicht davon aus, dass die im zuvor erwähnten Postulatsbericht dargestellten fünf Strassengrossprojekte und die mit zwei neuen Tunnels umgestaltete Axenstrasse einen massgeblichen Einfluss auf den MIV-Anteil am Gesamtverkehr im Kanton Schwyz haben werden. Wie in der Antwort zur nachfolgenden Frage sogleich aufgezeigt wird, wird mit diesen Projekten insgesamt eine entlastende Wirkung vom Verkehr insbesondere für die Dörfer angestrebt und erwartet. Dies nicht zuletzt mit dem Ziel, im Innerortsbereich Kapazitäten für den ÖV und den LV freizuspielen, was sich wiederum positiv auf deren Attraktivität, Verlässlichkeit und Sicherheit auswirkt.

Ob unabhängig von diesen Aspekten auch der Schluss zu ziehen ist, dass gewisse Strassenausbauten an sich zu mehr Verkehr führen, kann wohl nicht abschliessend und präzise beantwortet werden, nachdem die diesbezüglich insgesamt relevanten Umstände zu mannigfach sind. Klar ist für den Regierungsrat jedoch, dass der Kanton Schwyz mit einer leistungsfähigen, zeitgemässen und auf verschiedene Aspekte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie des Umwelt- und Landschaftsschutzes Rücksicht nehmenden (Verkehrs-)Infrastruktur seine Qualitäten als Wohn- und Wirtschaftskanton auch in Zukunft aufrechterhalten soll.

### *2.2.3 Welchen Einfluss werden die Grossbauprojekte auf das Verkehrsaufkommen und auf die gefahrenen Streckenkilometer haben?*

Mit dem neuen Autobahnanschluss und -zubringer Wangen Ost, dem Ausbau des Autobahnanschlusses Halten und seinem neuen Zubringer sowie dem Ausbau des Autobahnanschlusses Arth geht es darum, den Verkehr ortsnäher auf das übergeordnete (National-)Strassennetz zu bringen und damit die im Kontext der bisher bestehenden Anschlüsse betroffenen Dörfer vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Letzteres ist sodann auch das Ziel der beiden neuen Umfahrungstunnel in Küssnacht und Rothenthurm. Insgesamt könnten mit diesen Projekten auf die eine oder andere Art mehr als zehn Dörfer im Kanton Schwyz vom Verkehr entlastet werden.

Beim Projekt Axenstrasse sodann geht es wie bereits erwähnt um eine Netzvollendung, die ausdrücklich nicht zu einer Kapazitätssteigerung, sondern vielmehr zur notwendigen Erhöhung der Sicherheit führen soll.

Der Ausbau des Anschlusses Schindellegi/Halten zu einem Vollanschluss mit einem Zubringer von und nach Freienbach verbessert die Zugänglichkeit zur Autobahn A3. Die zusätzliche Anschlussrichtung und der Zubringer verkürzen den Zugang zur Autobahn und damit die zurückgelegte Distanz auf den Zubringerachsen. Insoweit vermindert sich dadurch das Verkehrsaufkommen auf den umliegenden Ortsdurchfahrten sowie auf den bisherigen Zufahrtsachsen zu den A3-Anschlüssen Pfäffikon und Wollerau.

Ähnlich verhält es sich auch rund um den Autobahnanschluss in Arth. Durch die verbesserte Zugänglichkeit zur Autobahn, insbesondere des Wegfalls des Umwegs über den Anschluss Goldau, können die Streckenkilometer reduziert werden. Gemäss ersten Berechnungen des ASTRA dürften sich die Fahrzeugkilometer jährlich um etwa 0.9 Mio. vermindern. Zwar nehmen auch hier die Fahrzeugkilometer auf der Autobahn zu, auf dem Lokal- und Kantonsstrassennetz sowie in einer Gesamtbilanz aber ab.

Für den Zubringer und Vollanschluss Wangen Ost zeigen die Berechnungen dieselben Tendenzen. Mit dem Wegfall der Zufahrten der betroffenen Fahrzeuglenker über die bestehenden Autobahnanschlüsse Lachen und Reichenburg dürften einerseits die Fahrzeugkilometer insgesamt abnehmen und andererseits die entsprechenden Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die beiden Tunnelumfahrungen in Küssnacht (zweiter Abschnitt der Südumfahrung) und Rothenthurm werden einen geringeren direkten Einfluss auf die gefahrenen Streckenkilometer haben, da die neuen Streckenabschnitte einen ähnlichen Verlauf haben werden wie die bestehenden. Umso grösser werden hier – dem Zweck eines Umfahrungstunnels entsprechend – die Auswirkungen auf den lokalen Durchgangsverkehr haben.

Eine massgebliche Zunahme des MIV alleine wegen der Projekte an sich bzw. des durch diese resultierenden Strassenausbaus ist, wie bereits ausgeführt, dagegen eher nicht zu erwarten, ansonsten im Rahmen einer umfassenden Betrachtung die Vorteile insgesamt aber jedenfalls überwiegen würden.

*2.2.4 Geht der Regierungsrat davon aus, dass nach dem Bau dieser Grossprojekte die Staugefahr auf dem Kantonsstrassennetz abnehmen wird oder ist es nicht eher so, dass sich ohne weitere grosse Investitionen in Strassenbauprojekte wieder neue Flaschenhälse mit Staubildungen an anderen Orten ergeben werden?*

Wie bereits ausgeführt, stellen die neuen Autobahnanschlüsse und -zubringer Ergänzungen zum bestehenden Strassennetz dar. Durch diese wird der MIV schneller und direkter auf das übergeordnete Strassennetz geleitet. Dadurch können verschiedene Ortsdurchfahrten in den Bezirken March und Höfe sowie in der Gemeinde Arth entlastet werden. Bestehende Engpässe, wie beispielsweise in Siebnen und Pfäffikon, können entschärft werden. Ebenfalls bereits beschrieben wurde die angestrebte Wirkung der beiden neuen Umfahrungstunnel in Küssnacht und Rothen-thurm.

Bei einer Einschätzung der Gesamtsituation im Zeitpunkt, in dem die fraglichen Strassengrossprojekte allesamt realisiert wären (gemäss dem erwähnten Postulatsbericht also etwa 2037), ist nicht davon auszugehen, dass alsdann bzw. deswegen die Staugefahr auf dem Kantonsstrassennetz insgesamt kleiner wäre. Mit dem vom Bundesamt für Statistik für den Kanton Schwyz gemäss Referenzszenario prognostizierten Bevölkerungswachstum 2020–2050 von gut 20 % wird mutmasslich auch der Strassenverkehr weiter zunehmen, zumal auch die unterschiedlich begründeten individuellen Mobilitätsbedürfnisse wohl nicht entscheidend kleiner werden.

Mit den erwähnten Strassengrossprojekten, die auf die verschiedenen Regionen des Kantons verteilt sind, sollen gezielt die beschriebenen Wirkungen auf dem betroffenen lokalen und regionalen Strassennetz realisiert werden. Nichtsdestotrotz kann und soll nicht der Glaube erweckt werden, dass damit dereinst sämtliche Verkehrsengpässe oder Stauprobleme im Kanton gelöst wären. So bestehen im Kanton ausserhalb der fünf Grossprojekte weitere Streckenabschnitte, die nicht mehr durchgängig über die erforderlichen Kapazitäten verfügen. Zudem wird mit dem Bevölkerungswachstum in Zukunft mutmasslich auch der Verkehr weiter zunehmen, wobei der MIV nicht zuletzt dank der raschen Zunahme von Elektrofahrzeugen weiterhin attraktiv bleiben dürfte. Diese neue, in der öffentlichen Betrachtung umweltfreundliche Mobilität wird sich mutmasslich denn auch eher verkehrssteigernd denn -mindernd auswirken.

All diesen Herausforderungen ist daher wie oben beschrieben auch in Zukunft auf verschiedenen Ebenen und mit unterschiedlichen Ansätzen zu begegnen. Dabei geht es darum, die verschiedenen Verkehrsmittel dort und derart auszubauen, wo ihre Stärken und ihr grösstes Potential liegen. Ein solches zusätzliches Potenzial kommen dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr im Kanton Schwyz sicher noch zu, entsprechend wird darauf auch weiterhin ein Fokus zu legen sein. Aber auch das Strassennetz wird weiter unterhalten und punktuell ausgebaut werden müssen, um den Ansprüchen und Bedürfnissen der Zukunft gerecht werden zu können.

Auch mit diesen mannigfachen Bestrebungen kommt der Regierungsrat abschliessend indes nicht um die Aussage herum, dass es trotz aller Anstrengungen auch im Kanton Schwyz nicht mehr möglich sein wird, Verkehrsengpässe oder überfüllte öffentliche Verkehrsmittel überall und zu jeder Zeit ausschliessen zu können. Die Gründe hierfür wurden zuvor bereits dargelegt. Dennoch sieht der Regierungsrat den Kanton Schwyz im schweizweiten Vergleich auch in diesem Zusammenhang sehr gut aufgestellt; dieser Standortvorteil soll mit geeigneten Massnahmen, wie sie oben beschrieben wurden, denn auch für die Zukunft aufrechterhalten werden.

## Beschluss des Regierungsrates

1. Der Vorsteher des Baudepartements wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt; Amt für öffentlichen Verkehr; Verkehrsamt; Amt für Raumentwicklung.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

