

**Beschluss Nr. 753/2018**

Schwyz, 16. Oktober 2018 / ju

**Flickwerk Langsamverkehr: Sicherheitsrisiken bei Auf-/Abfahrten auf Velowegen entschärfen**  
Beantwortung der Interpellation I 21/18**1. Wortlaut der Interpellation**

Am 2. Juli 2018 hat Kantonsrat Leo Camenzind folgende Interpellation eingereicht:

*„Das Velo ist eines der idealsten, nachhaltigsten Fortbewegungsmittel. Weil im Kanton Schwyz die Velowege lediglich im Zusammenhang mit motorfahrzeugorientierten Strassenbauprojekten verbessert und ausgebaut werden, hinken die Radrouten den Anforderungen laufend hinterher. Auch die allergrössten Schwachstellen und Sicherheitslücken bleiben Jahrzehnte bestehen. Und mit jedem neuen Strassenbauprojekt, das nicht mit einem anderen zusammenhängt, werden neue Schwachstellen produziert. So wird unsere Langsamverkehr-Infrastruktur ein unsicheres Flickwerk bleiben. Ein Flickwerk das den modernen Anforderungen nicht genügt. Ein gesamtheitlicher Ansatz zum Bau und Ausbau der Velo-Hauptrouten, der Nebenvelorouten, der Velowanderrouen, der MTB- oder von speziellen Elektrovelo-Routen ist nicht erkennbar. Spezielle, vom übrigen Verkehr abgesonderte Velowege werden nicht in Betracht gezogen.*

*Am Beispiel des 2014 erstellte Kantonsstrassenabschnitts Gersau-Brunnen (nationale Veloroute Luzerner Tour 38, Rigi Tour 963) wird sichtbar, wie selbst bei neu erstellten Abschnitten neue kritische Stellen geschaffen werden:*

*Situation Veloweg Auffahrt: Velos müssen auf Höhe eines Fussgängerstreifens von der Strasse aufs Trottoir (Beginn kombinierter Rad- und Gehweg) wechseln. Der Bereich mit abgesenktem Randstein ist jedoch nur rund 1.50 m lang. Die Auffahrt liegt im Dorf Gersau, wo es vor allem im Sommer sehr viele Fussgänger hat.*

*Projekt-Entscheid: Da die Auffahrt sehr kurz ist, muss der Velofahrer sehr langsam auffahren. Dies ist gewollt, damit es keinen Konflikt mit den Fussgängern gibt.*

*Kritik: Auffahrten dürfen nie mit Fussgängerstreifen zusammengelegt werden. Die Lösung war eine reine „Sparübung“. Für Autos und Velos muss eine Veränderung deutlich sichtbar sein. Sonst stellen Unsicherheiten und abrupte Richtungswechsel ein hohes Sicherheitsrisiko dar.*

*Situation Veloweg Abfahrt: Velos müssen das Trottoir rund 600 m ausserhalb des Dorfes Gersau wieder verlassen. Der abgesenkte Trottoir-Randstein im Bereich der Abfahrt ist nur rund 1.50 m lang.*

*Projekt-Entscheid: Die Abfahrt wurde bewusst sehr kurz gehalten, damit der Velofahrer sich langsam in den Bereich mit Mischverkehr einfädelt.*

*Kritik: Abfahrten müssen immer kontrolliert erfolgen. Diese Lösung war eine reine „Sparübung“. Für Autos und Velos ist die Abfahrt in der links-rechts-links Kurve sehr unübersichtlich. Die kurze unübersichtliche Abfahrt stellt ein hohes Sicherheitsrisiko dar.*

*Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:*

- 1. Welche Sofortmassnahmen ergreift der Regierungsrat, um die beiden beschriebenen Gefahrenstellen auf den neu sanierten Strassenabschnitten bei Gersau zu entschärfen?*
- 2. Wann wird die Kantonsstrasse zwischen Gersau und Brunnen über eine durchgängige, sichere Radinfrastruktur verfügen?*
- 3. Welche Praxisänderungen wird der Regierungsrat veranlassen, um zu verhindern, dass zukünftig bei Strassensanierungen neue Gefahrenstellen für Radfahrende geschaffen werden?“*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

*2.1 Welche Sofortmassnahmen ergreift der Regierungsrat, um die beiden beschriebenen Gefahrenstellen auf den neu sanierten Strassenabschnitten bei Gersau zu entschärfen?*

Der Radverkehr von Gersau in Richtung Brunnen ist auf einem circa 600 m langen Abschnitt ausgangs Gersau auf dem Trottoir gestattet. Damit eine Koexistenz von Radfahrer und Fussgänger auf dem 2 m breiten Trottoir möglich ist, ist eine gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich. Dies beinhaltet explizit auch die Geschwindigkeit der Radfahrer, welche den örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist. Der schnelle Radfahrer kann nach wie vor die normale Fahrbahn benutzen, während es den übrigen Radfahrern freiwillig überlassen ist, ob sie das Trottoir mit der gebotenen Rücksichtnahme benützen wollen. Eine kurze Trottoirauf- und abfahrt führt dazu, dass die Geschwindigkeit wie gewünscht gedrosselt werden muss.

Wie das Baudepartement bereits selber festgestellt hat und die Praxis zeigt, ist die mit dem Trottoirneubau gewählte, teilweise provisorische Gestaltung der Auf- und Abfahrt nicht optimal. Daher wird die Situation bereits mit der nächsten anstehenden Belagssanierung und der Einführung einer Tempo-30-Zone (Testphase) auf der Seestrasse in Gersau im Herbst 2018 wie folgt verbessert:

- Bei der Trottoiraufahrt werden die Randsteine neu auf einer Länge von 10 m abgesenkt, so dass die Radfahrer absatz- und gefahrlos auf das Trottoir auffahren können. Dieselbe Aufahrtsgestaltung hat sich beim Strassenausbau Langmatt auf der Kantonsstrasse Gersau – Brunnen bestens bewährt.
- Bei der Trottoirabfahrt in Richtung Brunnen wird die Randsteinabsenkung neu auf einer geraden Strecke von 8 m Länge ausgeführt und somit auch diese Situation wirksam verbessert.

*2.2 Wann wird die Kantonsstrasse zwischen Gersau und Brunnen über eine durchgängige, sichere Radinfrastruktur verfügen?*

Gemäss dem Grundsatzentscheid des Regierungsrates aus dem Jahr 2006 werden auf der Kantonsstrasse Ober Nas – Ingenbohl nur jene Abschnitte ausgebaut, bei denen ein substanzieller Bedarf des Ersatzes des Strassenkörpers oder von Kunstbauten besteht. Für die Schaffung einer durchgängigen und grosszügigeren Fuss- und/oder Radverkehrsinfrastruktur bedarf es eines Strassenausbaus, welcher infolge der topographischen Verhältnisse sehr aufwendig und kostenintensiv wäre. Die im Jahr 2006 abgeschätzten Investitionen von über 30 Mio. Franken für eine verbesser-

te Radinfrastruktur auf der Strecke Brunnen – Gersau sind auch aus heutiger Sicht unverhältnismässig hoch. Zudem wären landschaftliche Eingriffe in ein ausgewiesenes BLN-Gebiet erforderlich.

*2.3 Welche Praxisänderungen wird der Regierungsrat veranlassen, um zu verhindern, dass zukünftig bei Strassensanierungen neue Gefahrenstellen für Radfahrende geschaffen werden?*

Die Neuprojektierung, wie auch die Sanierung von Strassen, erfolgt nach den gängigen Normen und unter Einbezug der örtlichen Gegebenheiten und Ressourcen. Der motorisierte Verkehr, der Fussverkehr, wie auch der Veloverkehr werden dabei gleichberechtigt berücksichtigt. Der Jahresbericht weist seit Jahren aus, dass keine berechtigten Werkhaftungsklagen infolge mangelhafter Strasseninfrastrukturanlagen vorliegen. Der Regierungsrat sieht daher keinen Handlungsbedarf, anhand einzelner und subjektiver Eindrücke eine Praxisänderung zu veranlassen.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Der Vorsteher des Baudepartementes wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

