



**Beschluss Nr. 403/2017**  
Schwyz, 30. Mai 2017 / ju

**Gesamtverkehrsstrategie 2040**  
Bericht an den Kantonsrat zur Motion M 10/13

## 1. Ausgangslage

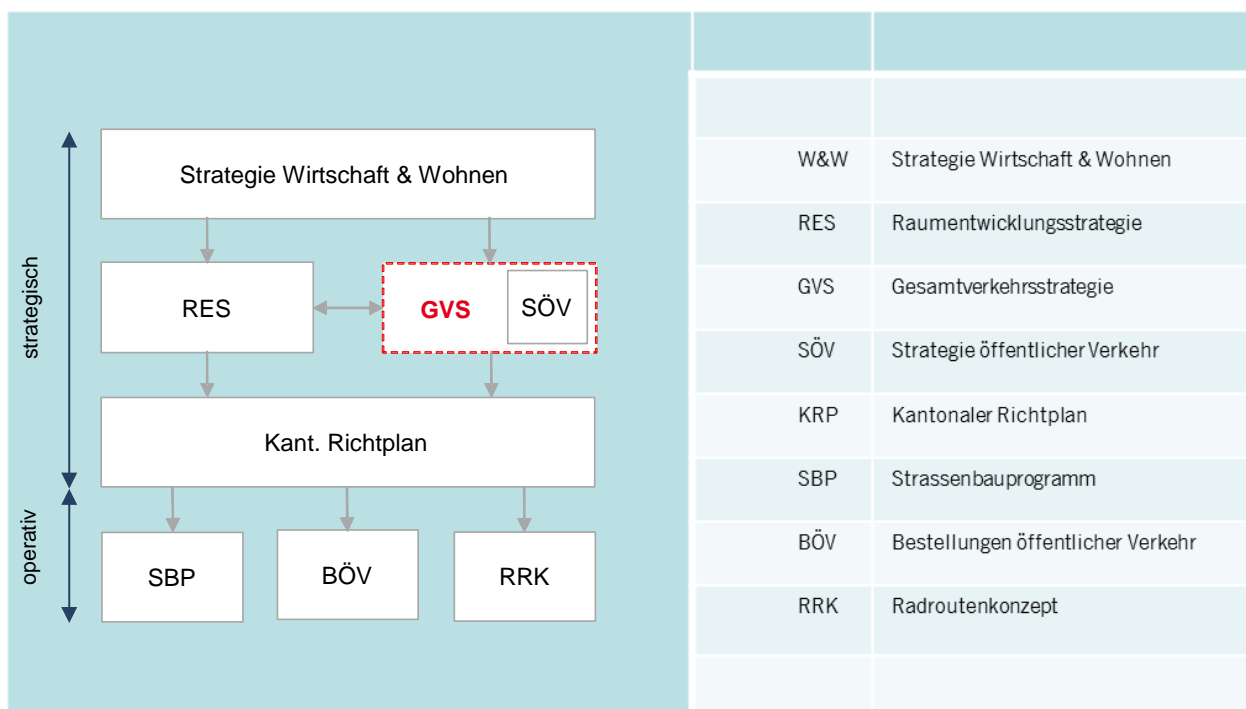
Am 14. November 2013 haben die Kantonsräte Thomas Hänggi und Bruno Sigrist eine Motion mit dem Anliegen, eine ganzheitliche kantonale Verkehrspolitik erarbeiten zu lassen, eingereicht. Es soll ein mehrheitsfähiges Nebeneinander von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr in Abstimmung mit den Nachbarkantonen angestrebt werden.

Der Kantonsrat hat die Motion M 10/13 der beiden Kantonsräte am 24. September 2014 als erheblich erklärt.

## 2. Sachverhalt

### 2.1 Hintergrund der Gesamtverkehrsstrategie

Heute existieren im Kanton Schwyz diverse Instrumente zur Diskussion und Umsetzung verkehrspolitischer Entscheide. Dazu zählen beispielsweise der Richtplan, die Teilstrategie „Öffentlicher Verkehr“, das „Strassenbauprogramm“ sowie das „Radroutenkonzept“. Diese Instrumente sind Teile eines Puzzles, dessen Gesamtbild jedoch noch fehlt. So entstehen beim Festlegen einer Teilstrategie ohne Gesamtstrategie unweigerlich Schnittstellenprobleme mit entsprechenden Folgekosten, was auch in der Motion kritisiert wurde. Um diese Problematik anzugehen, wurde eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) erarbeitet. Damit wird die Entwicklung eines auf alle Teilbereiche abgestimmten Gesamtverkehrssystems sichergestellt, das auf den bereits bestehenden Konzepten und Strategien der einzelnen Teilverkehrssysteme basiert und Vorgaben an die nachgelagerten Planungsinstrumente macht.



Einordnung / Stellenwert der Gesamtverkehrsstrategie

Die GVS passt sich in die übergeordnete Strategie „Wirtschaft & Wohnen“ ein. Sie ist mit der Raumentwicklungsstrategie (RES) koordiniert und bildet zusammen mit dieser die Grundlage des kantonalen Richtplans. Die GVS stellt eine Grundlage dar, die mit strategischen Aussagen in Form von Leitsätzen und Handlungsfeldern als Leitlinie für künftige verkehrspolitische Überlegungen dient. Dies ermöglicht den politischen Entscheidungsträgern und auch den ausführenden Stellen, konkrete Massnahmen in der Raum- und Verkehrsplanung an die Hand zu nehmen, Varianten zu bewerten und umzusetzen.

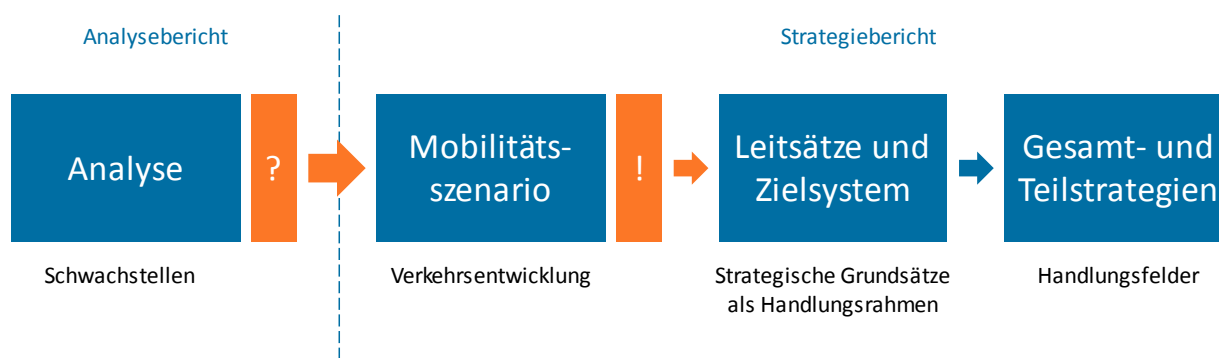
## 2.2 Ziele

Mit der GVS sollen die verschiedenen, einzeln vorhandenen Planungsinstrumente aufeinander abgestimmt und damit eine ganzheitliche Sicht auf den Verkehr und die Mobilität im Kanton Schwyz ermöglicht werden. Gleichzeitig soll sie der Koordination aller Betroffenen und Beteiligten dienen. Damit steigt auch die Akzeptanz von entsprechenden Vorhaben im Verkehrssystem. Zusätzlich sichert und erhöht ein auf alle Teilsysteme abgestimmtes und effizientes Gesamtverkehrssystem die Standortattraktivität des Kantons Schwyz – Wirtschaft und Bevölkerung profitieren davon. Gleiches gilt für den Tourismusstandort Kanton Schwyz: attraktive, alle Teilsysteme des Verkehrs umfassende Angebote zur Erreichbarkeit der wichtigen Destinationen sichern dem Kanton Schwyz Vorteile im schweizweiten Wettbewerb.

## 2.3 Aufbau

Die GVS basiert auf einer Analyse der Verkehrssituation im Kanton Schwyz. Dabei wurden vorhandene Grundlagen und Daten zusammengetragen, gesichtet und gezielt ausgewertet. Mit einzelnen Ämtern resp. deren Fachstelle wurden Interviews zur aktuellen Verkehrssituation geführt. Ergebnis davon ist eine Schwachstellenanalyse des Verkehrssystems. Um abschätzen zu können, wie sich die Schwachstellensituation künftig entwickelt und ob allenfalls weitere Schwachstellen dazu kommen, wurde ein Mobilitätsszenario erstellt. Damit nun die Strategie Antworten auf heutige und künftige Probleme liefern kann, wurden entsprechende Ziele in Form von strategischen Leitsätzen formuliert. Diese bilden die Grundlage für die Festlegung von Handlungsfeldern. In zwei Workshops hat die Projektleitung mit den beteiligten Ämtern und der

externen Unterstützung die Leitsätze und Handlungsfelder eingehend diskutiert und überarbeitet.



Aufbau der Gesamtverkehrsstrategie

Zur GVS liegen ein Analyse- und ein Strategiebericht vor. Zudem wurde im Sinne einer leicht verständlichen Zusammenfassung eine Kurzfassung erstellt. Der Inhalt der GVS liegt im öffentlichen Interesse. Daher werden die Berichte im Internet unter [www.sz.ch](http://www.sz.ch) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

## 2.4 Vorgehen

Der Entwurf der GVS wurde im Frühjahr 2016 innerhalb der kantonalen Verwaltung in ein Mitberichtsverfahren gegeben und an einer Klausursitzung des Regierungsrates besprochen. Anschliessend wurden die Bezirke und Gemeinden angehört. Weiter wurde der Entwurf der Gesamtverkehrsstrategie der kantonsrätlichen Kommission für Raumplanung, Umwelt und Verkehr (RUVKO) am 21. November 2016 vorgestellt. Die Rückmeldungen der Bezirke und Gemeinden sowie der RUVKO wurden soweit möglich und sinnvoll in der vorliegenden Berichtsfassung berücksichtigt.

## 2.5 Analyse

Aus gesamtkantonalen Sicht wurden folgende übergeordnete Schwachstellen ermittelt:

### 2.5.1 Strassenverkehr

Die Analyse hat für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gezeigt, dass hohe Verkehrsbelastungen und örtlich instabiler Verkehrsablauf auf einzelnen Abschnitten und Knoten der Hauptstrassen vorhanden sind. Die damit verbundenen Kapazitätsengpässe entstehen oft während der Hauptverkehrszeiten. Durch die Überlagerung von verschiedenen Verkehrszwecken kommt es in den Abendspitzen immer wieder zu überlasteten Ortsdurchfahrten, Autobahnanschlüssen und deren Umfeld.

### 2.5.2 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen (vor allem in den Abendspitzen) kann die Betriebsstabilität des öffentlichen Verkehrs (öV) auf den Strassen (öffentliche Buslinien) nicht immer gewährleistet werden. Mit dem Wegfall der Direktverbindung von der Obermarch und von Einsiedeln in Richtung Zürich hat der Kanton Schwyz im S-Bahnverkehr eine Angebotsverschlechterung hinnehmen müssen. Im gleichen Zeitraum hat sich die Pünktlichkeit im Bahnangebot (regelmässig hohe Verspätungen der S2 und der IR-Züge) verschlechtert. Diese Gründe führen vermehrt zu Anschlussbrüchen Bahn-Bus und Bus-Bahn.

### 2.5.3 Langsamverkehr

Für den Veloverkehr fehlen gesetzliche Grundlagen, um finanzielle Mittel für Planungen und Massnahmen abseits der Kantonsstrassen zu generieren. Die Veloinfrastruktur in den topografisch dafür geeigneten Räumen ist mehrheitlich auf Freizeitnutzer ausgerichtet. Direkte und schnell befahrbare Velowege oder -streifen für den Alltagsverkehr, welche für Pendler attraktiv sind, fehlen teilweise. Zudem entspricht das Fuss- und Veloverkehrsnetz inner- sowie auch ausserorts partiell nicht dem angestrebten Standard, insbesondere auch im Zugang zu Bahnhöfen und Bushaltestellen.

## 2.6 Prognosen

Mit dem in der GVS unterstellten Mobilitätsszenario ist davon auszugehen, dass der Verkehr im Kanton Schwyz weiter zunimmt. Dabei ist die Bevölkerungsentwicklung der wichtigste Treiber. Der GVS wurde das gleiche Bevölkerungswachstum wie im Richtplan 2016 zugrunde gelegt.

Der Verkehr wird dort am stärksten zunehmen, wo bereits heute die grössten Schwachstellen existieren. Damit bleiben die bereits in der Analyse herausgestellten Schwerpunkte bestehen, resp. werden sich sogar noch verschärfen, wenn keine Massnahmen ergriffen werden.

### 2.6.1 Strassenverkehr

Die hoch belasteten und vielfach zur Hauptverkehrszeit überlasteten Gebiete liegen in den Bereichen, für welche das stärkste Verkehrswachstum – insbesondere im absoluten Masse – erwartet wird. In der Konsequenz dieser sich akzentuierenden Überlasten ist zu erwarten, dass sich insbesondere die Hauptverkehrszeiten ausdehnen, so dass die Stundenanteile mit Überlastsituationen, resp. mit Auslastungen an der Kapazitätsgrenze weiter ansteigen. In der Folge sinken die Erreichbarkeiten (Reisezeiten steigen) und steigen die Belastungen für das Umfeld (Lärm, Luft aber auch Ortsbild und Erholungswert, resp. Aufenthaltswert).

### 2.6.2 Öffentlicher Verkehr

Auch für den öV steigt die Nachfrage in genau den Bereichen resp. Angeboten, welche bereits heute mit einem vergleichsweise hohen Aufkommen belastet sind. Für den strassengebundenen öV – und damit für das Rückgrat des kantonalen Angebots – akzentuieren sich die staubedingten Engpässe analog zum Strassenverkehr. Mit zunehmenden Reisezeiten und steigender Unzuverlässigkeit verliert der öV an Attraktivität. Bei der schienenbasierten Anbindung des Kantons an die grossen Agglomerationen besteht infolge der generellen Nachfragezunahme die Gefahr, dass die Anliegen des Kantons im schweizweiten Wettbewerb um die knappen Kapazitäten „unter die Räder“ geraten.

### 2.6.3 Langsamverkehr

Die erwarteten Verkehrszunahmen im Strassenverkehr betreffen auch den Langsamverkehr (LV). In den an sich für den LV prädestinierten urbanen und periurbanen Bereichen wird die Zunahme des MIV auch den LV in seiner Attraktivität einschränken (Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss infolge Behinderungen). Die Kapazitätsprobleme bei den Abstellanlagen verschärfen sich ebenfalls und animieren kaum dazu, das Velo zu benutzen oder gar vom MIV auf das Velo zumindest im Kurzstreckenbereich zu wechseln.

## 2.7 Teilstrategien – Handlungsfelder

Die kantonal ausgearbeiteten Leitsätze definieren den gedanklichen Rahmen für die Teilstrategien motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Tourismusverkehr, Güterverkehr und dem Mobilitätsmanagement. Als Grundlage der Leitsätze dienen Aussagen aus der kantonalen Richtplanung oder der Raumentwicklungsstrategie. Ziel war es, Leitsätze mit einem direkten Bezug zur kantonalen Politik zu definieren.

Die Leitsätze werden in Form von Handlungsfeldern konkretisiert und stellen dort, wo inhaltlich sinnvoll, auch eine räumliche Verortung her. Die Handlungsfelder stellen also den Bezug zwischen den Leitsätzen und Teilstrategien einerseits und konkreten Massnahmen resp. Vorhaben andererseits her. Mit ihnen werden die Leitsätze resp. die Teilstrategien umgesetzt.

Die Leitsätze wurden in der ausserordentlichen Regierungsratssitzung vom 21. September 2016 besprochen und der Kommission für Raumplanung, Umwelt und Verkehr (RUVKO) vorgestellt.

## 2.8 Umsetzung

Mit der Übernahme der Leitsätze bei der nächsten Überarbeitung des kantonalen Richtplans wird die mit der Gesamtverkehrsstrategie entwickelte Verkehrspolitik behördenverbindlich. Die konkrete Umsetzung der aufgezeigten Handlungsfelder erfolgt durch die jeweils zuständigen Stellen. Sie wird auf Stufe Kanton in die Leistungsaufträge aufgenommen und die Umsetzung im Jahresbericht aufgezeigt.

## 3. Erwägung

Das Tiefbauamt hat die GVS zusammen mit den betroffenen kantonalen Fachstellen erarbeitet und ein kantonsinternes Mitberichtsverfahren durchgeführt. Mit einer Anhörung wurden die Anliegen der Gemeinden und Bezirke aufgenommen und wo möglich und sinnvoll in die GVS integriert. Zusätzlich wurde mit der RUVKO ein Zwischenergebnis diskutiert und die Anliegen soweit als möglich aufgenommen.

Die GVS koordiniert die vorhandenen Planungsinstrumente und sichert damit eine ganzheitliche Betrachtungsweise des Verkehrs im Kanton Schwyz. Wie die RES bildet die GVS eine wichtige Grundlage für den kantonalen Richtplan. Sie ist daher bei der nächsten Überarbeitung des kantonalen Richtplans zu berücksichtigen.

Die Umsetzung der aufgezeigten Handlungsfelder erfolgt durch die jeweils zuständigen Ämter. Die geplanten Massnahmen sind in die Leistungsaufträge aufzunehmen. Der Stand der Umsetzung ist entsprechend im Jahresbericht aufzuzeigen.

Um die Aktualität der GVS zu gewährleisten, soll sie nach Bedarf überprüft und aktualisiert werden.

## 4. Anhörung

Im Sinne einer Anhörung hat das Tiefbauamt im Oktober 2016 die Entwürfe des Analyse- und Strategieteils der GVS den Bezirken und Gemeinden zur Stellungnahme zugestellt. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden, wo möglich und sinnvoll, berücksichtigt.

Von den Bezirken und Gemeinden sind mehrheitlich Rückmeldungen eingegangen.

Die meisten Rückmeldungen kamen zur Verkehrssituation im eigenen Bezirks- und Gemeindegebiet. Dabei wurden jene Rückmeldungen berücksichtigt, die stufengerecht waren und für die GVS einen Mehrwert generierten. Dazu gehören beispielsweise fehlende Schwachstellen und nicht erkannte Problemsituationen an den für den Bezirken und Gemeinden neuralgischen Punkten.

Berücksichtigung fanden auch Ergänzungs- und Konkretisierungsvorschläge von Definitionen oder Textpassagen. Ebenso wurden formale Rückmeldungen übernommen.

Forderungen zur Anpassung der strategischen Leitsätze wurden grundsätzlich nicht berücksichtigt. Die Leitsätze wurden von der Projektleitung in Zusammenarbeit mit den beteiligten Ämtern sowie der RUVKO und dem Regierungsrat ausgearbeitet und eingehend geprüft.

Keine Berücksichtigung erlangten Anfragen zur Aufnahme von Einzelobjekten sowie Rückmeldungen zu finanziellen Aspekten.

## **5. Behandlung im Kantonsrat**

Der vorliegende Beschluss hat für den Kanton keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Die Ausgabenbremse kommt deshalb nicht zur Anwendung. Für die Schlussabstimmung gilt das Einfache Mehr gemäss § 73 Abs. 1 GO-KR. Ebenso unterliegt der Beschluss nicht dem Referendum. Der Kantonsrat hat darüber zu beschliessen, ob er den Bericht gemäss § 50 Abs. 3 GO-KR mit oder ohne Zustimmung zur Kenntnis nehmen will.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, den Bericht „Gesamtverkehrsstrategie 2040“ zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

2. Die GVS wird der Öffentlichkeit unter [www.sz.ch](http://www.sz.ch) zugänglich gemacht.

3. Die Motion M 10/13 gilt mit dem vorliegenden Bericht an den Kantonsrat als erledigt.

4. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

5. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Umweltdepartement; Volkswirtschaftsdepartement; Sicherheitsdepartement; Baudepartement; Amt für Umweltschutz; Amt für Natur, Jagd und Fischerei; Amt für Wald und Naturgefahren; Amt für Raumentwicklung; Kantonspolizei; Amt für öffentlichen Verkehr; Verkehrsamt; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Othmar Reichmuth, Landammann

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber