

**Beschluss Nr. 624/2014**

Schwyz, 11. Juni 2014 / bz

Gesamtstrategie Verkehrspolitik

Beantwortung der Motion M 10/13

1. Wortlaut der Motion

Am 14. November 2013 haben die Kantonsräte Thomas Hänggi und Bruno Sigrist folgende Motion eingereicht:

„Die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft wachsen stetig. Die Verkehrssituation in den Ballungsgebieten im Kanton Schwyz ist bereits heute vielerorts unbefriedigend. Erschwerend kommt hinzu, dass der Bund nicht nur eine massive Kapazitätssteigerung bei der Axenstrasse plant, sondern zusätzlich die Bedeutung der H8 zwischen Ingenbohl und St. Gallen steigern will. Leider zeigen weder das Regierungsprogramm noch das Strategiepapier „Wirtschaft und Wohnen im Kanton Schwyz“ wirksame Zukunftsstrategien auf; die Aussagen sind viel zu allgemein gehalten.

Der Kantonale Richtplan hegt in den Richtplanergänzungen verkehrsplanerische Absichten, welche bei der Bevölkerung nicht mehr mehrheitsfähig sind, denn es fehlt eine gesamtheitliche Betrachtungsweise. Bei einem für 2013 budgetierten kantonalen Investitionsvolumen von 125.7 Mio. Franken entfallen auf die Bautätigkeit 77.9 Mio. und davon auf die Kantonsstrassen 53.6 Mio. Franken. Die Beiträge für den öffentlichen Verkehr sind mit 12.7 Mio. Franken budgetiert. Ohne Berücksichtigung des Langsamverkehrs ergibt sich somit ein Verkehrsbudget im 2013 von 66.3 Mio. Franken. Bis im Jahre 2028 beabsichtigt der Kanton, 761.5 Mio. Franken ins Kantonsstrassennetz zu investieren. Kumuliert man dies mit den in der gleichen Zeitspanne entstehenden Kosten des öffentlichen Verkehrs, darf von Kosten in der Höhe von rund einer Milliarde Franken ausgegangen werden.

Die Absicht der Motionäre ist, eine ganzheitliche kantonale Verkehrspolitik erarbeiten zu lassen. Es soll ein mehrheitsfähiges Nebeneinander von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr in Abstimmung mit den Nachbarkantonen angestrebt werden.

Wir vertreten die Auffassung, dass die Verwendung der oben erwähnten Milliarde eine umsichtige Planung verdient und dass durch eine tragfähige kantonale Verkehrsstrategie Fehlplanungen und Fehlinvestitionen vermieden und so Millionenbeträge gespart werden können. Weiter kann der

Kanton Schwyz mit einer griffigen Strategie auch gegenüber dem Bund verkehrspolitisch entschlossener auftreten (Stichwort: Infrastrukturfondsgesetzbeiträge).

Die Motionäre begrüßen das von der Regierung eingeleitete Vernehmlassungsverfahren bezüglich der „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“. Das Festlegen einer Teilstrategie öffentlicher Verkehr ohne Gesamtstrategie wird jedoch unweigerlich zu Schnittstellenproblemen mit entsprechenden Folgekosten führen.

Deshalb möchten die Motionäre die Regierung einladen, dem Kantonsrat eine strategische Vorlage über die gesamte kantonale Verkehrspolitik zu unterbreiten.

Zeitlich stellen wir uns dabei folgende Staffelung vor:

Erste Phase:

- Erhebung der Grundlegendaten des Gesamtverkehrs im Kanton Schwyz mit entsprechender Analyse;*
- anschliessend die Verkehrspolitik und deren Lösungswege mittels klaren Aussagen über die zukünftige Verkehrsqualität, die kantonale Verkehrsgrundversorgung, die Verkehrsflüsse auf Siedlung und Landschaft unter dem Einbezug der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie die damit verbundenen Gesetzesanpassungen aufzeigen;*
- Vernehmlassung der erarbeiteten Verkehrspolitik.*

Zweite Phase:

- Bildung gezielter Schwergewichte in der Verkehrsplanung auf Basis der durch das Parlament genehmigten Verkehrspolitik und der Finanzsituation;*
- Durchsetzen der Verkehrsstrategie durch entsprechende Planungen in den Teilstrategien motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Langsamverkehr;*
- Erstellen der zur Strategiedurchsetzung notwendigen rechtlichen Anpassungen;*
- Vernehmlassung der Teilstrategien mit anschließender Umsetzung.*

Wir danken dem Regierungsrat für die Bearbeitung unseres Anliegens.“

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage

Die Verkehrspolitik des Kantons Schwyz wird heute durch das vorgeschriebene Planungsinstrument des kantonalen Richtplans, die regierungsrätliche Strategie „Wirtschaft und Wohnen“, die Strategie öffentlicher Verkehr 2030, das jährlich aktualisierte Strassenbauprogramm sowie die im Entstehen begriffene Strategie Langsamverkehr 2030 definiert.

Mit diesen Instrumenten werden die lang-, mittel- und kurzfristigen Schwerpunkte gesetzt. Entsprechend ihrer zeitlichen Ausrichtung ist auch deren Überarbeitungsrythmus unterschiedlich lang. Die Anforderungen an einen kantonalen Richtplan bewegen sich zwischen den beiden Polen Beständigkeit und Flexibilität. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, so werden Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst. Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls angepasst. Das Strassenbauprogramm wird im Sinne einer rollenden Planung jährlich aktualisiert.

Die verschiedenen Planungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr stützen sich auf – teilweise seit vielen Jahren erhobene – Daten des laufenden Verkehrs sowie auf prospektive Modellberechnung. Weitere Grundlagedaten werden in den nächsten Jahren mit der Erhebung der gesetzlich vorgeschriebenen Geobasisdatensätze geschaffen. Der Bedarf für zusätzliche Grundlagedaten erstreckt sich höchstens noch auf konkrete Projekte, welche allerdings nicht mehr auf Stufe Richtplan oder Gesamtverkehrsstrategie angesiedelt sind.

Ausbauten von Kantonsstrassen werden zur Behebung von baulichen und/oder verkehrstechnischen Defiziten geplant. Dabei werden der Verkehrssicherheit sowie den Anliegen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs hohe Prioritäten eingeräumt. Auf dem kantonalen Strassennetz sind zur Behebung von Kapazitätsengpässen mit grösserem Ausmass punktuelle Entlastungsmassnahmen in Planung. Leistungssteigernde Massnahmen auf ganzen Strassenabschnitten sind allerdings nicht vorgesehen.

Eine Umfrage bei den für die Verkehrsplanung verantwortlichen Stellen in den Nachbarkantonen zeigt, dass zusätzlich zu den im Kanton Schwyz verwendeten Instrumenten einzig in den Kantonen Zürich (2006) und Obwalden (2003) Gesamtverkehrsstrategien erarbeitet worden sind.

2.2 Beantwortung des Anliegens

2.2.1 Heutige Planungsinstrumente

Mit dem kantonalen Richtplan bestimmen die Kantone in den Grundzügen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll. In den Richtplan gehören nur Inhalte, die von gesamtkantonalen und überkommunalen, also strategischer Bedeutung sind. Insbesondere geben die Richtpläne auch Aufschluss über den Stand und die anzustrebende Entwicklung des Verkehrs. Die Kantone berücksichtigen dabei die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone sowie regionale Entwicklungskonzepte und Pläne.

Mit dem revidierten Raumplanungsgesetz, das vom Bundesrat am 1. Mai 2014 in Kraft gesetzt wurde, haben die Kantone in ihren Richtplänen im Bereich Siedlung aufzuzeigen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt und eine rationelle sowie flächensparende Erschliessung sichergestellt werden. Derzeit wird der kantonale Richtplan im Bereich Siedlung überarbeitet und den Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes angepasst. Im Zuge der Überarbeitung des Richtplans werden insbesondere die Richtung der weiteren Planung und Zusammenarbeit und für die Koordination der einzelnen Sachbereiche die dafür erforderlichen Schritte aufgezeigt.

Das kantonale Strassenbauprogramm wird als rollende Planung jährlich aktualisiert und zeigt die Investitionsplanung über einen Zeitraum von 15 Jahren auf. Während im kantonalen Richtplan die Schwerpunkte der künftigen Entwicklung und grosse Vorhaben aufgezeigt werden, sind die Aussagen des Strassenbauprogramms bedeutend konkreter. Die jährliche Überarbeitung ermöglicht es, aktuelle Ereignisse und neue Erkenntnisse zeitnah zu berücksichtigen.

Die Strategie Wirtschaft und Wohnen beinhaltet verschiedene Massnahmen mit Stossrichtung Verkehr. Nebst Massnahmen für den MIV beinhaltet es auch solche für den öV und den Langsamverkehr. Die Strategie öffentlicher Verkehr 2030 ist eine dieser Massnahmen und zeigt, welche Entwicklungen und Massnahmen längerfristig nötig sind, damit der öffentliche Verkehr seinen Anteil zur Sicherung der zukünftigen Mobilität im Kanton Schwyz beitragen kann und wie die beschränkten finanziellen Mittel zielgerichtet eingesetzt werden sollen.

2.2.2 Gesamtverkehrsstrategie

Von einer Gesamtverkehrsstrategie erwarten sich die Motionäre griffige und mehrheitsfähige Aussagen zur künftigen Verkehrspolitik des Kantons Schwyz. Damit soll die Planung der verschiedenen Verkehrsträger koordiniert und aufeinander abgestimmt werden.

Eine Gesamtverkehrsstrategie müsste mit den bereits vorhandenen Planungsinstrumenten Richtplan und Strategie Wirtschaft und Wohnen im Einklang stehen. Im Gegensatz zum Richtplan beinhaltet eine Gesamtverkehrsstrategie jedoch keine Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Nachdem im Richtplan die Themenbereiche Siedlung und Verkehr im Zentrum der Betrachtung stehen und aufeinander abgestimmt werden, entsprechen die auf diese Weise festgelegten Massnahmen zu den einzelnen Verkehrsträgern bereits der von den Motionären geforderten Gesamtverkehrsstrategie. Eine eigenständige Gesamtverkehrsstrategie müsste dieses Massnahmen entsprechen und wäre letztlich als eine Teilstrategie des Richtplans zu betrachten. Nachdem der Richtplan ein behördenverbindliches Planungsinstrument ist, gelten die darin enthaltenen Massnahmen als konkrete Aufträge für die Verwaltung. Für eine Gesamtverkehrsstrategie besteht hingegen keine gesetzliche Grundlage. Entsprechend wären der Stellenwert und die Verbindlichkeit einer Gesamtverkehrsstrategie deutlich geringer als beim Richtplan. Die von den Motionären erwartete griffige Strategie entfaltet daher im Richtplan die grössere Wirkung.

2.3 Fazit

Für die lang-, mittel- und kurzfristige Verkehrsplanung im Kanton Schwyz bestehen heute bereits geeignete Instrumente. Der kantonale Richtplan wird derzeit überarbeitet. Bei all diesen Aktivitäten wird auf Kompatibilität zu den anderen Instrumenten und auf Durchgängigkeit geachtet.

Der Regierungsrat erachtet den kantonalen Richtplan als das adäquate Instrument um die kantonale Verkehrspolitik in Abstimmung mit der Siedlungspolitik und den Nachbarkantonen festzulegen. Hingegen würde eine zusätzliche kantonale Gesamtverkehrsstrategie lediglich als Teilstrategie des Richtplans betrachtet. Deshalb und angesichts der heutigen Vielfalt an Planungsinstrumenten verzichtet er auf die Ausarbeitung einer Gesamtverkehrsstrategie.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die Motion 10/13 nicht erheblich zu erklären.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantons- und Regierungsrates; Staatskanzlei; Amt für Raumentwicklung; Baudepartement (3); Amt für öffentlichen Verkehr; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Walter Stählin, Landammann

Dr. Mathias E. Brun, Staatschreiber