

Gesamtverkehrsstrategie 2040

Kurzfassung vom 8. Mai 2017

Gesamtverkehrsstrategie
Kurzfassung

8. Mai 2017

Auftraggeber
Tiefbauamt Kanton Schwyz

Projektleitung Tiefbauamt
Daniel Kassubek
Urs Camenzind
Hugo Gwerder
David Lüönd

Autorinnen und Autoren
Lutz Ickert
Benjamin Belart
Mirjam Strahm
INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern
www.infras.ch

Begleitgruppe
AfU Ivo Egger
ANJF Manuel Wyss
AöV Peter Blaser
ARE Thomas Schmid
AWN Beat Fuchs
Kapo Adj Hugo Zandegiacomo

Zur Gesamtverkehrsstrategie stehen auf Anfrage neben der vorliegenden Kurzfassung zwei Berichte bereit:
Teil Analyse
Teil Strategie

Inhalt

Einführung	4
Verkehr im Kanton Schwyz	6
Situationsanalyse	10
Gesamtverkehrsstrategie	16
Teilstrategien	17
Umsetzung	27

Abkürzungen und Glossar

AAGS	Auto AG Schwyz
AfU	Amt für Umweltschutz
ANJF	Amt für Natur, Jagd und Fischerei
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr
ARE	Amt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen (Bern)
AWN	Amt für Wald und Naturgefahren
BFS	Bundesamt für Statistik (Neuchâtel)
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr (Durchschnitt über alle Tage des Jahres)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Durchschnitt über alle Werkstage Montag bis Freitag des Jahres)
GV	Güterverkehr
GVS	Gesamtverkehrsstrategie
Kapo	Kantonspolizei
LV	Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Personenwagen, Töff, Reisedar)
MM	Mobilitätsmanagement
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Busse, S-Bahn, Regional- und Fernbahn)
TBA	Tiefbauamt
TV	Tourismusverkehr (Tages- und Urlaubsgäste in MIV, ÖV, LV, Schiffe, Bergbahnen)
VASZ	Verkehrsamt

Einführung

Hintergrund: Zusammenfügen des Puzzles zu einem Gesamtbild

Bereits jetzt dienen dem 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. Zu diesem Zweck wurde eine Gesamtverkehrsstrategie erarbeitet. Damit wird die Entwicklung eines auf alle Teilbereiche abgestimmten Gesamtverkehrssystems sichergestellt, das auf den bereits bestehenden Konzepten und Strategien der einzelnen Teilverkehrssysteme basiert.

Stellenwert: Grundlage des kantonalen Richtplans

Die Gesamtverkehrsstrategie (GVS) passt sich in die übergeordnete „Strategie Wirtschaft & Wohnen“ (WW) ein. Sie ist mit der Raumentwicklungsstrategie (RES) koordiniert und bildet zusammen mit dieser die Grundlage des kantonalen Richtplans. Die Gesamtverkehrsstrategie (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.

Ziele: Mitteleffizienz und Standortattraktivität

Die Gesamtverkehrsstrategie soll dazu beitragen die einzelnen Verkehrssysteme besser aufeinander abzustimmen. Gleichzeitig dient sie der Koordination aller Betroffenen und Beteiligten. 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 ihm Vorteile im schweizweiten Wettbewerb.

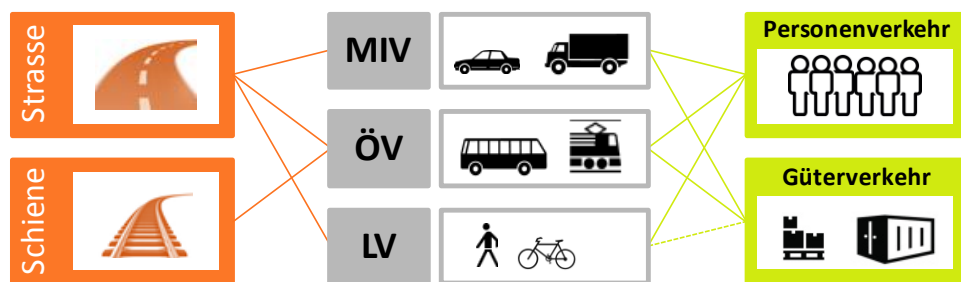


Abbildung 1: Gegenstand der Gesamtverkehrsstrategien zur Analyse

Gegenstand: Einbezug aller Teilsysteme des Gesamtsystems Verkehr im Kanton Schwyz

Die Gesamtverkehrsstrategie berücksichtigt alle Aspekte des Verkehrs in einer ganzheitlichen Sicht. Bestandteil der Gesamtverkehrsstrategie sind somit die im Alltagsverkehr relevantesten Verkehrsträger auf der Strasse und der Schiene. Auf diesen Verkehrsträgern verkehren verschiedene Verkehrsmittel: Personenwagen, Töffs und Reiseducars im so genannten Motorisierten Individualverkehr (MIV), Busse und Bahnen im Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie zu Fuss oder mit dem Velo im Langsamverkehr (LV). Neben diesen Verkehrsmitteln behandelt die Gesamtverkehrsstrategie auch die Schifffahrt, die Bergbahnen sowie die Fliegerei. Neben dem Personenverkehr werden auch die Belange des Güterverkehrs berücksichtigt.

Aufbau: Von der Schwachstellenanalyse zur Strategie

Die Gesamtverkehrsstrategie basiert auf einer Analyse der Verkehrssituation im Kanton Schwyz. Ergebnis davon sind Schwachstellen des Verkehrssystems. Um abschätzen zu können, wie sich die Schwachstellensituation künftig entwickelt und ob allenfalls weitere Schwachstellen dazu kommen, wird ein Mobilitätsszenario erstellt. Damit nun die Strategie Antworten auf heutige und künftige Probleme liefern kann, werden entsprechende Ziele in Form von strategischen Leitsätzen formuliert. Diese bilden die Grundlage für die Festlegung von Handlungsfeldern.

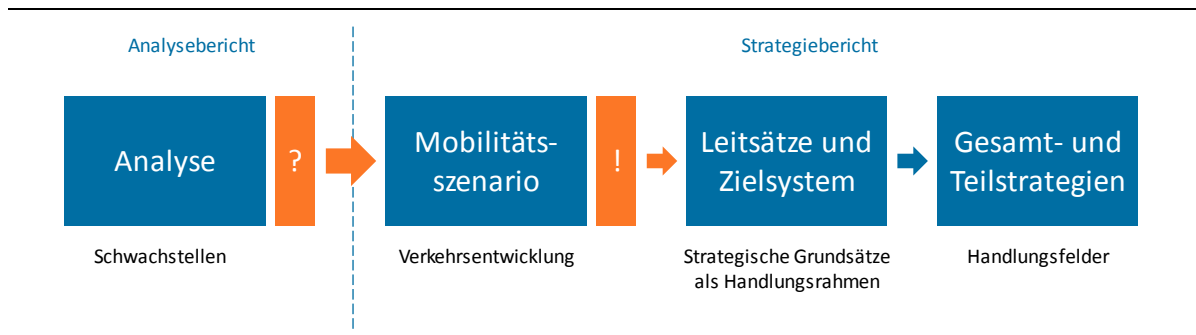


Abbildung 2: Aufbau der Gesamtverkehrsstrategie

Beteiligte: Einbezug aller Fachbereiche und Abstützung bei Bezirken und Gemeinden

Mit der Erarbeitung einer Gesamtverkehrsstrategie wurde das Tiefbauamt im Baudepartement betraut. Begleitet wurden die Arbeiten von einer Gruppe verschiedener Ämter, so dass alle betroffenen Fachbereiche einbezogen wurden. Dazu gehörten das Amt für Umweltschutz, das Amt für Natur, Jagd und Fischerei, das Amt für öffentlichen Verkehr, das Amt für Raumentwicklung, das Amt für Wald und Naturgefahren sowie die Kantonspolizei und das Verkehrsamt. Der Entwurf zur Gesamtverkehrsstrategie wurde innerhalb der kantonalen Verwaltung in ein Mitberichtsverfahren gegeben und vom Regierungsrat in einer ersten Lesung verabschiedet. Anschliessend wurden die Bezirke und Gemeinden angehört.

Verkehr im Kanton Schwyz

Mobilität der Schwyzer Bevölkerung: Zunehmende Verkehrsnachfrage

Die Schwyzer Bevölkerung legt durchschnittlich täglich gut 41 km zurück und benötigt dafür 87 Minuten. Damit sind die Distanzen etwas länger als das gesamtschweizerische Mittel von 36.7 km. Seit den 90er-Jahren hat die mittlere Tagesdistanz im Kanton Schwyz deutlich zugenommen, was dem schweizweiten Trend entspricht. Arbeits-, Wohn- und Freizeitorte entfernen sich eher voneinander. Die Bevölkerung ist mobiler geworden und gleichzeitig hat sich auch das Verkehrsangebot stark verbessert.

Täglich bewältigt die Schwyzer Bevölkerung durchschnittlich knapp 30 km mit dem motorisierten Individualverkehr (Auto, Töff), 7.3 km mit dem öffentlichen Verkehr (Busse, Bahnen) und 2.8 km mit dem Velo oder zu Fuss. Im gesamtschweizerischen Vergleich hat der motorisierte Individualverkehr im Kanton Schwyz einen höheren Stellenwert. Mögliche Gründe für den hohen MIV-Anteil sind die disperse, auch von der Topografie geprägte Siedlungsstruktur und die nicht immer gleiche Erschliessung von Siedlungsgebieten mit dem öffentlichen Verkehr.

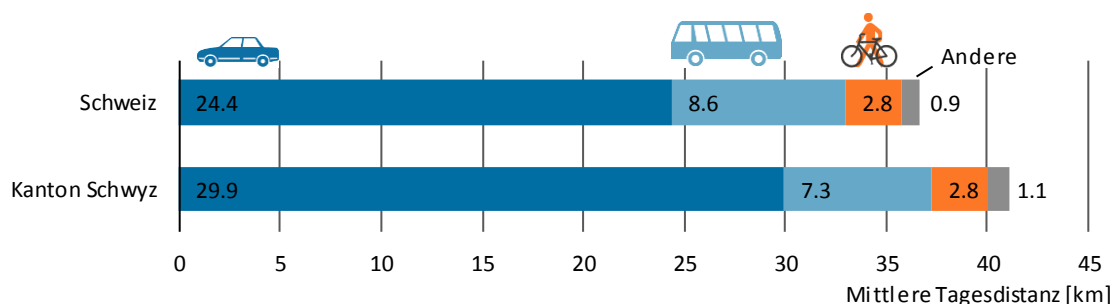


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl (Datenquelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Darstellung)

Eigene Darstellung (Datenquelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

Bei den Verkehrszwecken – also den Anlässen für Fahrten oder Wege – verursachen die Arbeits- und Freizeitwege mit Abstand am meisten Verkehr. Zusammen sind die beiden Zwecke für über 63% der täglich zurückgelegten Distanz verantwortlich.

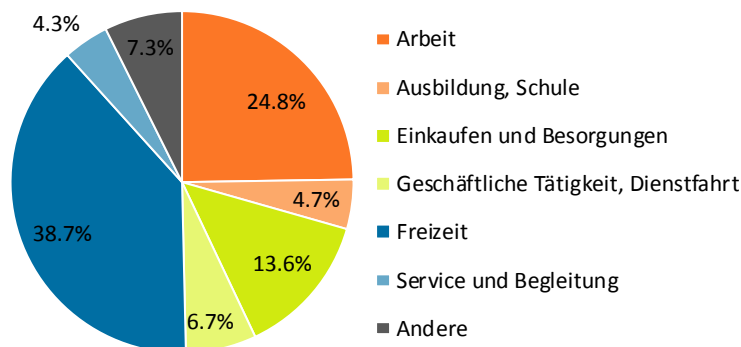


Abbildung 4: Verkehrszwecke im Kanton Schwyz nach mittlerer Tagesdistanz

Eigene Darstellung (Datenquelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

In den letzten Jahren hat im Kanton Schwyz mit dem steigenden Wohlstand auch der Motorisierungsgrad stetig zugenommen: Im Jahr 1990 gab es im Kanton Schwyz 460 Personenwagen pro 1'000 Einwohner, im Jahr 2014 waren es bereits mehr als 620 Personenwagen. Der Bestand an im Kanton immatrikulierten Personenwagen hat sich innerhalb von 25 Jahren fast verdoppelt.

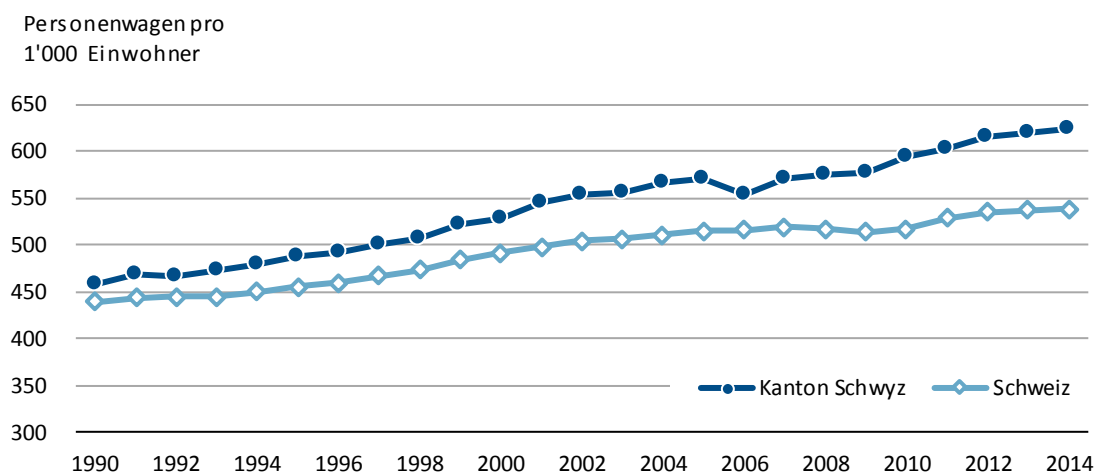


Abbildung 5: Entwicklung Motorisierungsgrad seit 1990

Eigene Darstellung (Datenquelle: BFS, Motorfahrzeugstatistik)

Das Verkehrsaufkommen sowohl im motorisierten Individualverkehr wie auch im öffentlichen Verkehr ist in den letzten Jahren stärker gestiegen als die Bevölkerung. Beim Strassenverkehrsaufkommen war das Wachstum zwar relativ bescheiden eher gering, dafür aber stetig und vor allem auf vergleichsweise hohem Niveau. Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr nahm aufgrund von Angebotsausbauten teilweise sprunghaft zu.

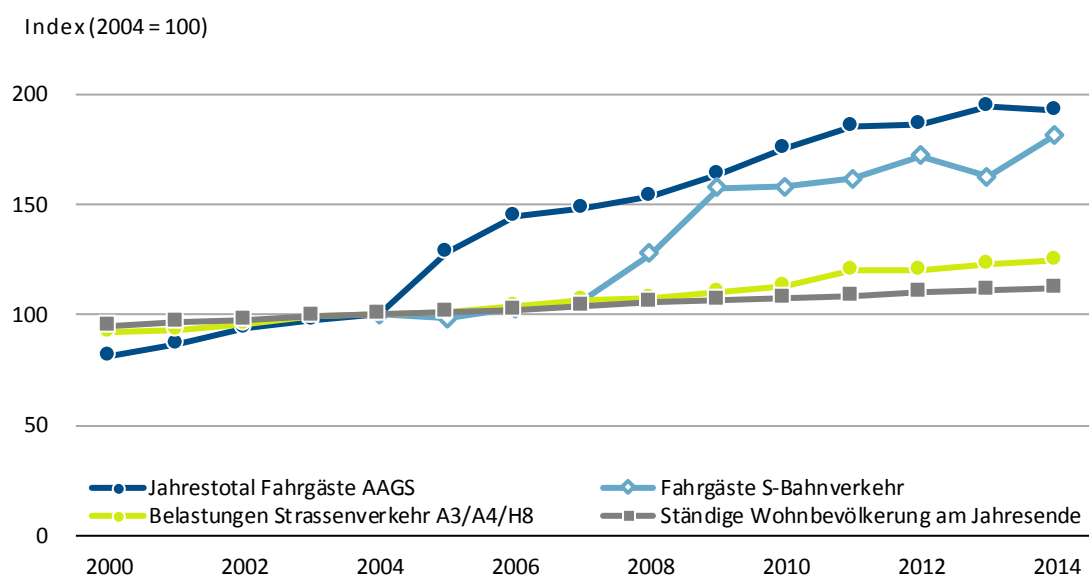


Abbildung 6: Verkehrs- und Bevölkerungswachstum seit 2000 im Vergleich

Eigene Darstellung (Datenquellen: BFS, SBB, AAGS, ASTRA)

Künftige Entwicklungen: Szenario zur Mobilität

Die Gesamtverkehrsstrategie muss die künftige Verkehrsentwicklung berücksichtigen. Der Zeithorizont orientiert sich an dem des kantonalen Richtplans und zeigt somit die Entwicklung bis 2040 auf. Mit einem Mobilitätsszenario wird versucht, diesen Blick in die Zukunft zu wagen. Dabei werden verschiedenen Einflussfaktoren, die mit den beteiligten Fachstellen intensiv diskutiert wurden, berücksichtigt: Struktur und Raum, politische Rahmenbedingungen, Verkehrsverhalten, Technologie und Verkehrsangebot.

Der mit Abstand bedeutendste Treiber der verkehrlichen Entwicklung ist die Bevölkerung. Die im Mobilitätsszenario getroffenen Annahmen basieren auf dem Bevölkerungsszenario des kantonalen Richtplans. Der Kanton rechnet im Zeitraum von 2014 bis 2040 mit einer Bevölkerungszunahme von gut 33'000 auf dann knapp 186'000 Einwohner. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von +0.8%. In einer Sensitivität wird jedoch auch beleuchtet, was passieren würde, wenn die Bevölkerung mit jährlich +1.3% auf dann fast 215'000 Einwohnern zunehmen sollte.

Verkehr 2040: Steigendes Verkehrsaufkommen wegen Bevölkerungszunahme

In Zukunft wird der Verkehr im Kanton Schwyz weiter zunehmen. Heute unternehmen die Schwyzer Einwohner und Beschäftigten an Werktagen rund 318'000 Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr oder mit dem öffentlichen Verkehr. Bis 2040 werden es 389'000 Fahrten sein, was einem Anstieg von 71'000 Fahrten bzw. +22.4% bedeutet. Bei der hohen Sensitivität wird sich das Wachstum mit einer Zunahme von 129'000 Fahrten noch weiter akzentuieren. Und selbst bei einer niedrigen Sensitivität ist weiterhin mit einem Verkehrswachstum zu rechnen.

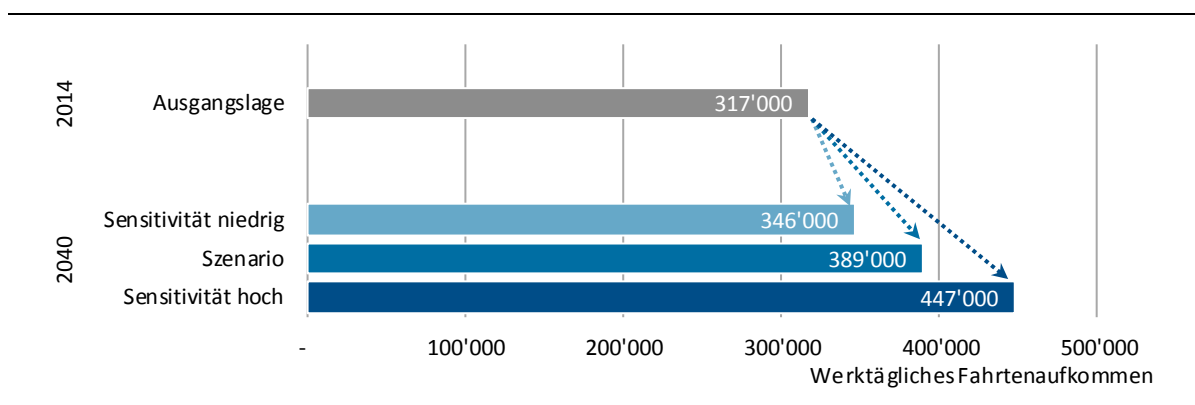


Abbildung 7: Entwicklung der Gesamtverkehrsnachfrage

Zu diesem Verkehrswachstum kommen noch kurze Wege innerhalb der Gemeinden, generell der Fuss- und Veloverkehr, der Transitverkehr durch den Kanton sowie die Fahrten von auswärtigen Tagesbesuchern und Touristen hinzu. Insbesondere dieser Tourismusverkehr wird in Zukunft nach wie vor überdurchschnittlich zunehmen. Im Grundszenario wächst die Anzahl Tagesgäste mit rund +32%. Würde die Anzahl an Tagesgästen weiter so dynamisch wie in den letzten Jahren zunehmen, dann resultiert sogar ein Wachstum der Besucherzahlen von mehr als +160%. Dies würde das gesamte Verkehrssystem insbesondere an Spitzentagen sehr stark belasten.

Für den Kanton Schwyz ist ausserdem der Transitverkehr von grosser Bedeutung. Dies betrifft nicht nur den internationalen Verkehr, sondern wegen der zentralen Lage des Kantons vor allem auch Durchgangsverkehr von und nach anderen Kantonen. Dieser Verkehr beeinflusst die Verkehrsverhältnisse auf den Verkehrsachsen entlang des Zürichsees und auf der Gotthardstrecke stark. Beim Transitverkehr auf der Strasse liegt die Prognose mit einer Zunahme von +25% in einer ähnlichen Grössenordnung wie beim Gesamtverkehr, während beim öffentlichen Verkehr ein deutlich höheres Wachstum prognostiziert wird. Auf der Zürichseestrecke liegt die Erwartung bei +40% zusätzlichen Personenfahrten bis 2040, bei der Gotthardstrecke vor allem infolge der NEAT sogar bei einem Wachstum von +80%.

Verkehrsströme: Zweigeteilter Kanton

Bei den regionalen Strömen ist keine signifikante Bedeutungsverschiebung gegenüber den heutigen Strukturen zu erwarten. Die bedeutendsten Verkehrsströme werden sich auch in Zukunft in der Innerschwyz in Richtung Luzern und Zug sowie in der Ausserschwyz befinden. Die Ausserschwyz ist mit den Räumen rund um den Zürichsee aber auch mit den östlichen Nachbargebieten stark verknüpft. Diese Verkehrsströme werden auch in Zukunft tendenziell aufkommensstärker sein als im restlichen Kanton, was mit der dort hohen Konzentration von Bevölkerung und Beschäftigten zu erklären ist. Der zentral gelegene Raum Einsiedeln/Rothenthurm ist verkehrlich sowohl mit der Innerschwyz als auch mit der Ausserschwyz und dem Grossraum Zürich verknüpft, wobei die Beziehungen gegen Norden vom Aufkommen her überwiegen.

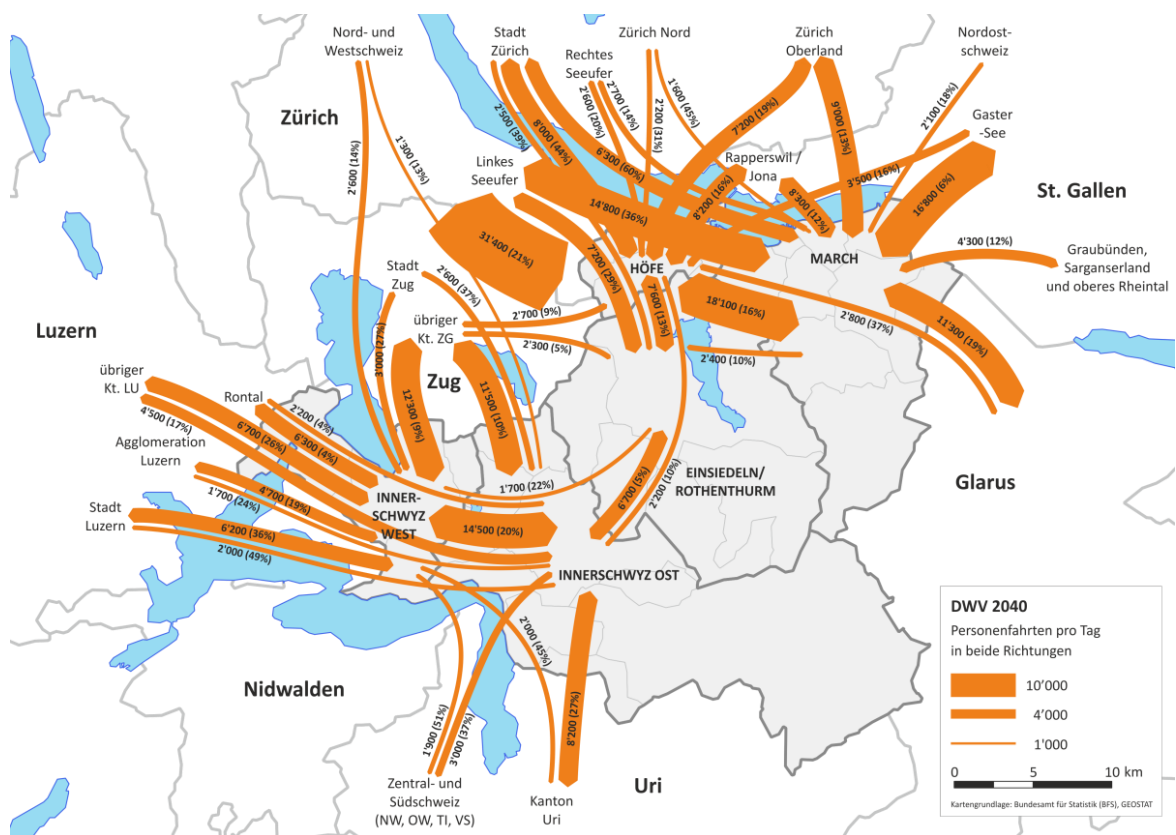


Abbildung 8: Aufkommensstärkste Verkehrsströme 2040 zwischen den Regionen (ohne Verkehr innerhalb der Regionen)

Situationsanalyse

Motorisierter Individualverkehr: Überlastungen vor allem in Siedlungsbereichen

Das Strassennetz stellt im Kanton Schwyz das Rückgrat des Verkehrssystems dar. Mit dem motorisierten Individualverkehr wird der weitaus grösste Teil der Verkehrsnachfrage bewältigt. Darüber hinaus dient das Strassennetz dem öffentlichen Verkehr zur Feinerschliessung, die im Kanton ausschliesslich mit dem Bus erfolgt. Gleichzeitig sind die Strassen wichtiger Bestandteil des Fuss- und Velowegnetzes. Durch die gewachsene Siedlungsstruktur leistet auch der Strassenraum seinen Anteil zur Aufenthalts- und Freizeitqualität.

Die grossräumige Erschliessung des Kantons erfolgt über zwei Autobahnachsen. Im Norden des Kantons verläuft die A3 in Ost-West-Richtung durch die March und die Höfe. Die Innerschwyz wird mit der national bedeutsamen Nord-Süd-Achse A4 erschlossen, die von Rotkreuz her führend entlang des Zugersees und des Lauerzersees via Axenstrasse bis Flüelen verläuft. Das Kantonsstrassennetz stellt wichtige regionale und kantonsinterne Verbindungen sicher und bildet zudem das strukturelle Netz im Umfeld der Hauptsiedlungsräume.

Im Strassenverkehr besteht ein Zielkonflikt zwischen nachfragegerechter Funktionalität sowie umfeld- und nutzungsverträglicher Gestaltung. Der dringendste Problembereich ist das überlastete Strassensystem im Osten von Pfäffikon, wo sich aufkommensstarke Verkehrsströme aus verschiedenen Richtungen überlagern. Während der Hauptverkehrszeiten ist dort das lokale Strassensystem überlastet. Im Schwyzer Talkessel (Seewen-Schwyz-Ibach-Brunnen) sind zu den Spitzenzeiten einzelne Achsen und Knoten von stockendem Verkehr und gelegentlichen Staus betroffen. Dazu kommen Engpässe in den Räumen Küsnacht und Einsiedeln-Biberbrugg. Auf dem übrigen Strassennetz ist die Belastungssituation weniger problematisch. Weiter gibt es örtlich Probleme im Parksuchverkehr und bei der Parkplatzverfügbarkeit. Ferner führen die überlasteten Strassen auch zu Behinderungen des öffentlichen Verkehrs.



Abbildung 9: Strassenbau beim Gibelhorn, Muotathalerstrasse

(Quelle: TBA)

Öffentlicher Verkehr: Erhalt der Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit als Herausforderung

Der öffentliche Verkehr leistet im Kanton Schwyz einen Beitrag zur nachhaltigen Bewältigung von Alltags- aber auch Freizeit- und Tourismusverkehr. Auf den Verkehrsbeziehungen zu den städtischen Zentren Zürich, Luzern und Zug sowie entlang des linken Zürichseeufers hat der öffentliche Verkehr einen hohen Stellenwert, während er vor allem in den peripheren Regionen des Kantons weniger konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr ist. Das öffentliche Verkehrsangebot umfasst Bahn- und Buslinien, diverse Schiffsverbindungen sowie mehrere Bergbahnen. Das Bahnangebot konzentriert sich auf das linke Zürichseeufer, die Nord-Süd-Achse durch die Innerschwyz und auf die Strecke zwischen Innerschwyz und Ausserschwyz. Das damit verknüpfte Busangebot stellt die flächendeckende ÖV-Erschliessung aller Schwyzer Gemeinden sicher. Im Schwyzer Talkessel, im Raum Küssnacht und in der Ausserschwyz bilden die Buslinien ein Netz mit vielfältigen Umsteigemöglichkeiten und Verbindungen in die grenznahen Gebiete der Nachbarkantone. Im mittleren Kantonsteil besteht das Busangebot dagegen aus teilweise langen Stichlinien zur Erschliessung der Talschaften.

Die Herausforderungen im öffentlichen Verkehr bestehen darin, ein bedarfsgerechtes Grundangebot mit angemessenen Reisezeiten zu gewährleisten und den erwarteten Mehrverkehr zu bewältigen. Die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs hat im Kanton Schwyz einen besonderen Stellenwert. Viele Gebiete sind mit tiefen bis mittleren Taktdichten mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und erfordern somit gut funktionierende Anschlüsse mit einer hohen Betriebsstabilität. Genau in diesen Bereichen bestehen im Kanton Schwyz die vorrangigen Schwächen: Die hohen Strassenverkehrsbelastungen in der Inner- und Ausserschwyz behindern in den Hauptverkehrszeiten regelmässig den Busverkehr. Dadurch sind teilweise die Bahnanschlüsse nicht mehr gewährleistet. Ausserdem hat das Innerschwyz Bahnangebot aufgrund der regelmässigen Verspätungen an Attraktivität verloren. Ferner führte die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich für die Obermarch und für Einsiedeln zu Angebotsverschlechterungen. Die engen Platzverhältnisse für den Busbetrieb an einzelnen ÖV-Knoten in der Innerschwyz (z.B. Bahnhof Schwyz) sind ein weiteres Problemfeld.



Abbildung 10: Buslinie 2 Schwyz – Küssnacht

(Quelle: AAGS)

Fuss- und Veloverkehr: Defizite auf ausser- und innerörtlichen Verbindungen

Velofahren und zu Fuss gehen sind die kostengünstigsten und umweltfreundlichsten Fortbewegungsarten im Gesamtverkehrssystem. Im Kanton Schwyz ist bisher die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs im gesamtschweizerischen Vergleich leicht unterdurchschnittlich.

Das kantonale Radroutenkonzept definiert ein Radroutennetz, das auf die Verbindungen auf und entlang der Kantonsstrassen fokussiert. Durch den Kanton führen ausserdem mehrere signalisierte SchweizMobil-Routen, die hauptsächlich touristische Zwecke erfüllen. Ergänzend zum Radroutenkonzept erarbeitete das Amt für Wald und Naturfahren ein Fahrradkonzept, das Alltags- und Freizeitverkehr gesamtheitlich darstellt. Bisher ist dieses politisch nicht beschlossen. Die Fusswege befinden sich im Kanton Schwyz hauptsächlich innerorts und sind in der Regel nicht signalisiert. Rechtlich sind die Fusswege oft durch die Wegrodel gesichert. Dies ist ein Verzeichnis mit allen auf dem Gemeindegebiet erfassten öffentlich zugänglichen Fahr-, Fuss-, Winter- und Reistwegen mit privater Unterhaltungspflicht. Träger des Fusswegnetzes sind im Kanton Schwyz neben der öffentlichen Hand auch private Grundeigentümer.

Mit dem Mehrverkehr auf den Strassen hat die Sicherheit der Fuss- und Velofahrenden abgenommen. Dieser Zustand wird durch teilweise nicht ausreichende Infrastrukturanlagen verstärkt. An verkehrsreichen Strassen sowie bei Ortsdurchfahrten bestehen Netzlücken und Sicherheitsmängel wie beispielsweise zu enge Platzverhältnisse infolge schwieriger topographischer Verhältnisse oder direkter Bebauung bis an den Strassenrand, zu schmale Velostreifen oder fehlende Veloinfrastrukturen. Einerseits betrifft dies das kantonale Strassenverkehrsnetz, wo an verkehrsreichen Strassen Schwachstellen vorhanden sind. Andererseits bestehen bedeutende Mängel auf dem untergeordneten Strassenverkehrsnetz, wo mehrheitlich die Bezirke und Gemeinden zuständig sind. In diesem Zusammenhang fehlt im Kanton Schwyz auch eine gesetzliche Grundlage, um finanzielle Mittel für Planungen und Massnahmen abseits der Kantonsstrassen einsetzen zu können. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Verknüpfung des Fuss- und Veloverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr. Bisher hat der Kanton den Zustand von Veloabstellplätzen und Bahnhofzugängen nicht erfasst, weil dies Aufgabe der Gemeinden ist.

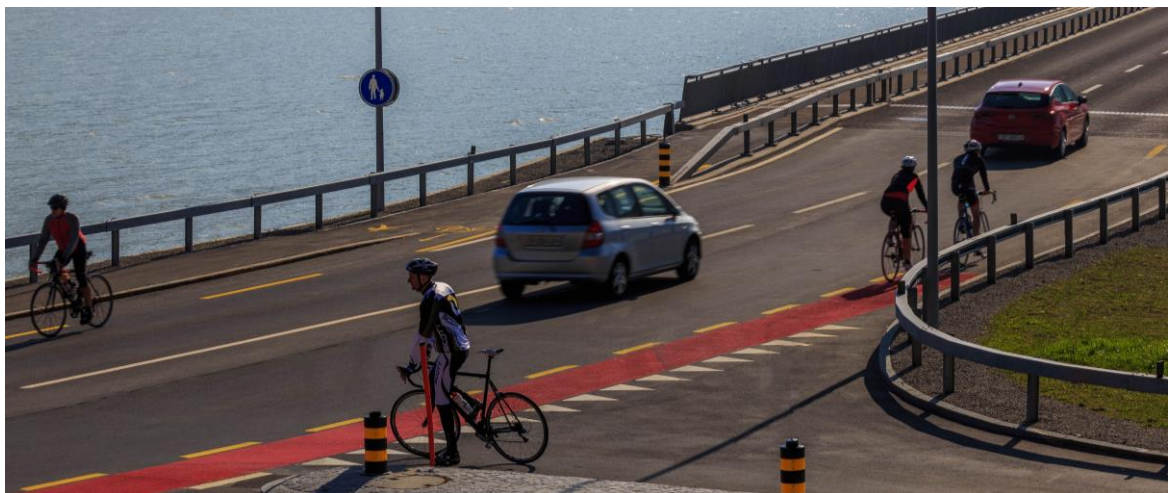


Abbildung 11: Veloinfrastruktur beim Steinbachviadukt, Sihlsee

(Quelle: TBA)

Güterverkehr: Gute Erschliessung als Standortfaktor

Der Güterverkehr dient der Versorgung der Bevölkerung sowie des produzierenden Gewerbes. Somit besteht ein kantonales Interesse an einer zuverlässigen und ausreichend leistungsfähigen Grunderschliessung. Diese stellen das Strassennetz, die Bahn und ergänzend der Wassertransport sicher. Weiter liegt der Kanton Schwyz an der alpenquerenden Gotthard-Bahnlinie, die national und international eine hohe Bedeutung hat.

Ein massgeblicher Schwachpunkt sind die überlasteten Strassen im Raum Pfäffikon und in der Innerschwyz, die auch den Güterverkehr behindern. Weiter liegen an den Zufahrten zu Industrie- und Gewerbegebieten teilweise Wohngebiete, die vom Schwerverkehr belastet sind. Beispielsweise fährt in Seewen der Schwerverkehr durch eine Tempo-30 Zone, um die im Süden gelegenen Gewerbegebiete zu erreichen. Hinzu kommen spezifische infrastrukturbezogene Einschränkungen, wie beispielsweise die beschränkte Tragfähigkeit von Kunstbauten oder eingengte Lichtraumprofile.

Tourismusverkehr: Saisonale Spitzen

Zu einem attraktiven Tourismusstandort Schwyz gehört auch ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem. Dazu zählen neben Strasse und Schiene auch der Schiffsverkehr auf Zürichsee und Vierwaldstättersee. Bedeutende Stütze des Angebots stellen die Bergbahnen dar.

Touristische Gebiete und Anlagen haben ein sehr hohes Verkehrspotenzial, das stark saisonabhängig ist. Spitzenbelastungen treten an Wochenenden und zu bestimmten Jahreszeiten auf. Sie sind in der Regel wetterabhängig und schwer planbar. Bei den Zufahrten zu den Tourismusdestinationen besteht die Problematik, dass der Tourismusverkehr die kritische Verkehrssituation noch weiter verschärft. Weiter ist das Parkplatzangebot bei den touristischen Anlagen teilweise ungenügend und das Umfeld von Parksuchverkehr betroffen. Eine weitere Schwachstelle sind ausserdem die für Besucher stellenweise unattraktiven Fusswegverbindungen und ungenügende Wegweisung.



Abbildung 12: Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee

(Quelle: SGV)

Fazit aus der Analyse: Gutes Zusammenspiel aller Verkehrssysteme als wichtiges Handlungsfeld

Die Schwachstellenanalyse hat für den Strassenverkehr gezeigt, dass hohe Verkehrsbelastungen auf einzelnen Abschnitten und Knoten in der Ausserschwyz sowie etwas weniger ausgeprägt auch in der Innerschwyz und teilweise in der Region Mitte vorhanden sind. Die damit verbundenen Kapazitätsengpässe entstehen oft während der Hauptverkehrszeiten und sind primär auf den Alltagsverkehr zurückzuführen. Dadurch ist vielfach auch der strassengebundene öffentliche Verkehr beeinträchtigt. Die prognostizierte Bevölkerungszunahme und das daraus resultierende Verkehrswachstum wird diese Problematik in Zukunft noch verschärfen; insbesondere wenn sich der Kanton Schwyz weiterhin in Richtung eines Wohnkantons entwickelt und sich dadurch die überkantonalen Pendlerbewegungen nach Luzern, Zug und Zürich zusätzlich verstärken.

Auch die umweltschonenden Verkehrssysteme öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr müssen dazu beitragen, die allfälligen Leistungsengpässe auf der Strasse zu beheben. Es ist eine grosse Herausforderung, den ÖV-Anteil zu halten oder sogar zu erhöhen. Zumindest haben die letzten Angebotsveränderungen beim Bahnverkehr dazu keinen positiven Beitrag geleistet – die Anbindungen von Ausserschwyz und der Region Mitte nach Zürich haben sich verschlechtert. Beim Langsamverkehr besteht die Problematik, dass das Fuss- und Veloverkehrsnetz inner- sowie auch ausserorts teilweise nicht dem angestrebten Standard entspricht.

Der Freizeit- und Tourismusverkehr trägt im Kanton Schwyz einen massgeblichen Teil zum Verkehr bei. Bereits heute entstehen bei besucherstarken Freizeit- und Tourismusdestinationen saisonal Verkehrsüberlastungen auf den Zufahrtsstrassen und Parkierungsprobleme, die auch das Umfeld belasten. Vor dem Hintergrund hoher Wachstumserwartungen besteht die Herausforderung, den saisonal sehr volatil auftretenden Freizeit- und Tourismusverkehr möglichst verträglich abzuwickeln und negative Wirkungen auf das Umfeld abzubauen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die heutigen Probleme im Verkehrssystem des Kantons Schwyz nicht von alleine auflösen werden. Die Wachstumserwartungen lassen eher auf eine Verschärfung der bestehenden Engpassbereiche schliessen. Damit bestehen die wichtigsten Herausforderungen sowohl auf gesamtkantonomer strategischer wie auch auf örtlicher massnahmenpezifischer Ebene. Auf strategischer Ebene steht das Zusammenspiel aller Verkehrssysteme im Vordergrund, während auf massnahmenpezifischer Ebene punktuelle Engpasssituationen angegangen werden müssen. Mit der Gesamtverkehrsstrategie sollen die Voraussetzungen für eine solche übergreifende Sichtweise geschaffen werden.

Schwachstellen Synopse

Konzeptionelle Schwachstellen

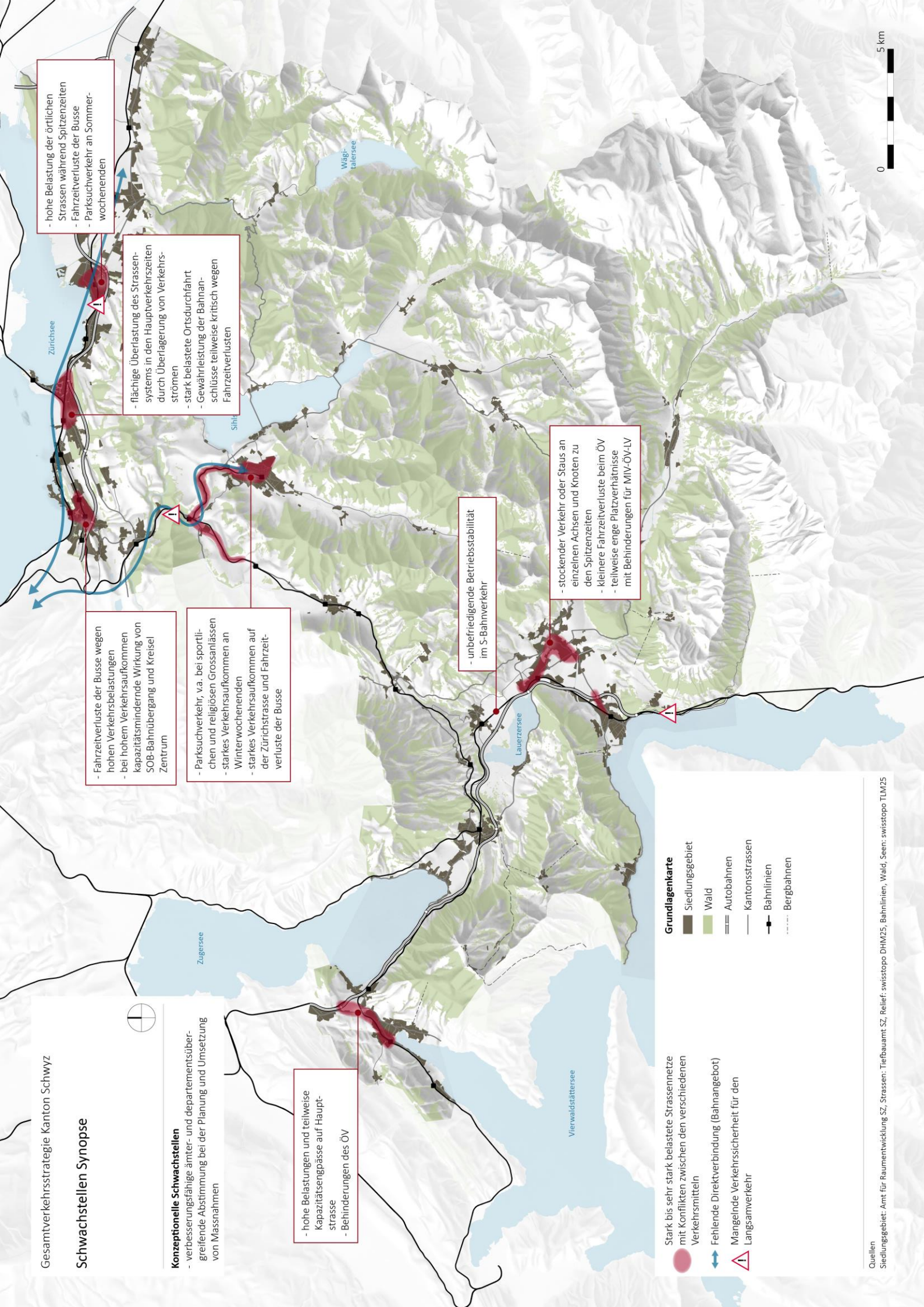
- verbesserungsfähige ämter- und departementsübergreifende Abstimmung bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen

- hohe Belastungen und teilweise Kapazitätsengpässe auf Hauptstrasse
- Behinderungen des ÖV

- Stark bis sehr stark belastete Strassennetze mit Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln
- Fehlende Direktverbindung (Bahnangebot)
- Mangelnde Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr

Grundlagenkarte

- Siedlungsgebiet
- Wald
- Autobahnen
- Kantonstrassen
- Bahnlinien
- Bergbahnen



Gesamtverkehrsstrategie

Der ganzheitliche Ansatz einer Gesamtverkehrsstrategie wird dadurch hergestellt, dass Wechselwirkungen resp. gegenseitige Anforderungen oder Überschneidungen zwischen den Teilsystemen des Verkehrs berücksichtigt werden. Mit sogenannten strategischen Leitsätzen wird dazu ein gedanklicher Rahmen gesetzt. Sie dienen als Leitplanken in den einzelnen Teilsystemen und der integrierenden Gesamtverkehrsstrategie. Übergeordnet lassen sich die nachfolgenden fünf zentralen Leitsätze formulieren, mit denen die allen Teilsystemen eigenen Leitsätze «gesteuert» werden.

Der Kanton Schwyz gehört auch in Zukunft zu den attraktivsten Wohn- und Wirtschaftsstandorten in der Schweiz. Ein nachfragegerechtes, leistungsfähiges, koordiniertes Verkehrssystem fördert diese Zielsetzung. Dessen Kapazitäten und Angebote sind langfristig zu sichern.

Die Verkehrsnachfrage ist volkswirtschaftlich und ökologisch nachhaltig zu bewältigen. Dabei sind unter Berücksichtigung des Koexistenzprinzips die Belange aller Beteiligten und Betroffenen einzubeziehen und die technologische Entwicklung zu berücksichtigen. Negative Wirkungen des Verkehrs sind zu minimieren, wobei die Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert hat.

Bei der kantonalen Verkehrsentwicklungsplanung werden die Teilsysteme motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr eingebunden. Namentlich in urbanen und periurbanen Gebieten strebt der Kanton eine Erhöhung der Anteile vom öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr an der Personenverkehrsleistung an.

Betrieb, Unterhalt und Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur sind sicherzustellen (Werterhalt, Betriebs- und Verkehrssicherheit, Funktionsfähigkeit, Verfügbarkeit).

Der Kanton setzt sich beim Bund für die Umsetzung seiner Interessen in den Planungsprozessen ein. Dies betrifft namentlich die Angebotsplanungen zum öffentlichen Verkehr, wie auch den Strassen- und Langsamverkehr. Entsprechend ist auch die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen zu gestalten.

Die Umsetzung der übergeordneten Leitsätze fokussiert auf eine gute Abstimmung des Kantons Schwyz mit den Gemeinden, Bezirken, Nachbarkantonen und dem Bund. Darüber hinaus sind auf Ebene des Kantons die Planungen von Strassenverkehr, vom öffentlichen Verkehr sowie vom Fuss- und Veloverkehr miteinander zu verzahnen.

Teilstrategien

Zu den einzelnen Teilen des Gesamtsystems Verkehr werden Teilstrategien aufgestellt. Je Teilsystem gibt es strategische Leitsätze, die in Form von Handlungsfeldern konkretisiert und dort wo inhaltlich sinnvoll auch räumlich verortet werden. Der ganzheitliche Ansatz der Gesamtverkehrsstrategie wird dadurch hergestellt, dass die Teilstrategien entsprechende Wechselwirkungen zwischen den Teilsystemen berücksichtigen.

Der Strassenverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr bilden die drei Hauptachsen des Gesamtsystems. Der Tourismusverkehr, der Güterverkehr und das Mobilitätsmanagement betreffen alle drei Teilverkehrssysteme und ergänzen des Gesamtbild.

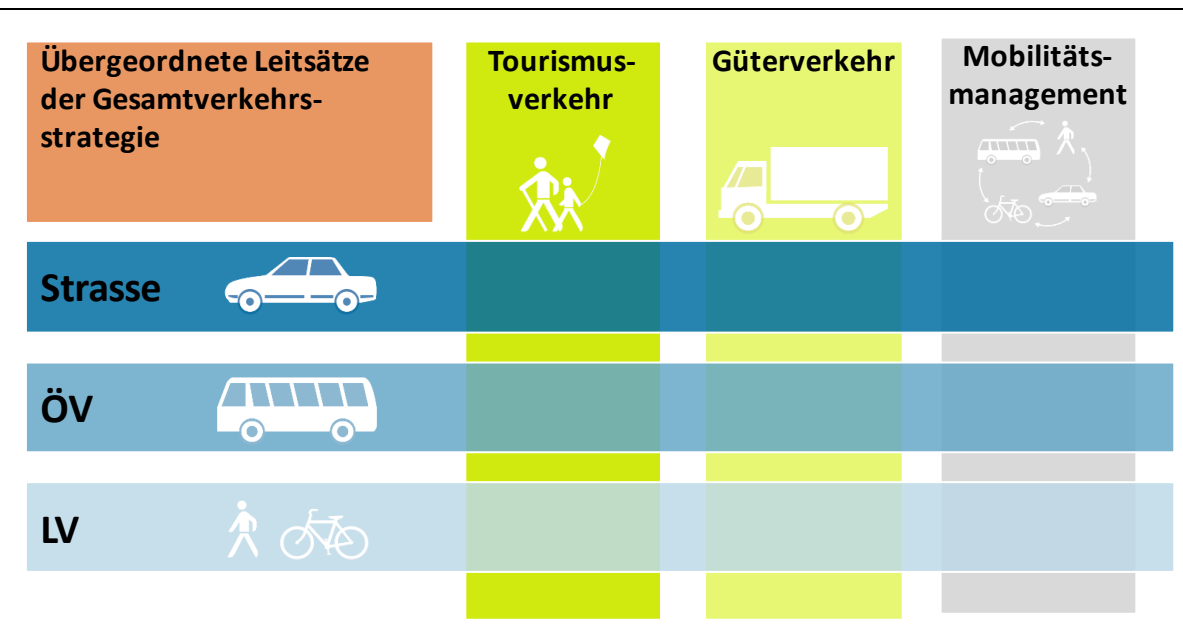


Abbildung 13: Teilstrategien

Strassenverkehr: Verkehrliche Funktionen gewährleisten

Das Strassennetz ist hierarchisch strukturiert. Die Netzfunktionalitäten orientieren sich an der verkehrlichen Bedeutung und damit an der Verbindungsfunktion zwischen den Teilräumen. Das dafür erforderliche Strassennetz ist weitestgehend vorhanden; grössere Netzlücken sind nicht mehr zu schliessen.

Die Strasseninfrastruktur ist situationsgerecht zu gestalten. Bei der aus Netzsicht gesamtheitlichen Planung sind allfällige Massnahmen zwischen den zuständigen Stellen abzustimmen. Dazu sind neben den National- und Kantonsstrassen auch die Bezirks- und Gemeindestrassen einzubinden.

Strassen können abhängig von ihrer Funktion entweder verkehrlich oder siedlungsorientiert gestaltet werden. Ziel ist es, dass ein übergeordnetes Netz aus National- und Kantonsstrassen den Verkehr durchleitet, kanalisiert und bündelt – dort steht die verkehrliche Funktion im Vordergrund. Die untergeordneten Netzelemente sammeln den Verkehr und erschliessen die Anstösser – hier steht mehrheitlich die Siedlungsorientierung im Vordergrund. Bei Strassenvorhaben sind die verschiedenen Verkehrssysteme miteinander abzustimmen. Vor allem bei grösseren Vorhaben sind auch Alternativ- oder Teillösungen durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr einzubeziehen.

Schwachstellen im Strassennetz sind mit gezielten Massnahmen zu beheben. Kosten und Nutzen der Massnahmen sind sorgfältig abzuwägen. Neben baulichen sind auch organisatorische Massnahmen einzubeziehen.

Die Kapazitätsengpässe können nicht durch eine grundlegende Neugestaltung des Strassennetzes gelöst werden, weil dazu weder genügend Mittel noch Platz zur Verfügung stehen. In der Planung ist zu prüfen, inwiefern bereits mit organisatorischen Massnahmen, die den Verkehrsstrom regeln und steuern (z.B. Steuerung von Lichtsignalanlagen, dynamischen Wegweiser), Engpässe beseitigt oder vermindert werden können. Neubaumassnahmen sind gegen Aus- oder Umbauten abzuwägen – wichtig ist ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Damit soll auch sichergestellt werden, dass die Vorhaben aus finanzpolitischer Sicht nachhaltig sind. Aus kantonaler Sicht sind neben einem stabilen Verkehrsfluss die Belange der Verkehrssicherheit und des Umfeldschutzes wie beispielsweise der Lärmschutz vorrangig.

Bei kapazitätsverändernden Neu-, Aus- oder Umbauten sind flankierende Massnahmen zur Sicherstellung der gewünschten Wirkung wie auch zur Entlastung betroffener Netzelemente im Umfeld zu prüfen.

Bei Strassenbauvorhaben sind einerseits die gewünschten verkehrlichen Wirkungen sicherzustellen und andererseits ungewollte Wirkungen einzudämmen. Dazu werden flankierende Massnahmen wie beispielsweise Fahrverbote geprüft, und wo zweckmässig geplant und umgesetzt.

Strategie Motorisierter Individualverkehr

Konzeptionelle Handlungsfelder

- Gestaltung des Planungsprozesses für Strassenbauvorhaben mit Einbezug aller relevanten Fachstellen
- Abstimmung zwischen den einzelnen Strassenträgern resp. Planungsbehörden
- Verstärkte Zusammenarbeit mit dem ASTRA und Abstimmung mit den Nachbarkantonen



Zielnetz: Verbindungsbedeutung	Weitere Handlungsfelder	Grundlagenkarte
1- durchleiten und grossräumig verbinden (Nationalstrassen)	Parkraumkonzept erarbeiten und umsetzen	Siedlungsgebiet
2- durchleiten und regional verbinden	Koordinierte Beseitigung der Engpässe	Wald
3- überörtlich verbinden	Flankierende Massnahmen und Aufwertung Strassenraum	Autobahnen
4- örtlich und innerörtlich sammeln und verbinden (nicht dargestellt)	Unfallschwerpunkte beseitigen	Kantonstrassen
		Bahnlinien
		Bergbahnen

Öffentlicher Verkehr: Betriebsstabilität, Reisezeiten und Anschlüsse sicherstellen

Der öffentliche Verkehr soll in Zukunft einen Anteil des Verkehrswachstums übernehmen und damit zur Vermeidung von Engpässen im Strassenverkehr beitragen. Im Hinblick darauf muss der öffentliche Verkehr gegenüber anderen Teilverkehrssystemen konkurrenzfähig sein. Dazu sind eine angemessene ÖV-Erschliessung mit einer hohen Betriebsstabilität, bedarfsgerechte Kapazitäten, wettbewerbsfähige Reisezeiten und gute Anschlüsse erforderlich.

Der Kanton Schwyz stellt 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.

Die Zuverlässigkeit und der Komfort des öffentlichen Verkehrs sind elementare Faktoren, um sein Marktpotenzial zu nutzen und den ÖV-Anteil zu erhöhen. Beim Busverkehr sind zur Förderung der Fahrplanstabilität Massnahmen wie beispielsweise Busbevorzugungen oder Eigentrasseierungen zu prüfen. Überdies bieten gut vernetzte Transportketten und attraktive Umsteigeknoten potenziellen Nutzenden den Anreiz, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen oder diesen mit anderen Verkehrsmitteln zu kombinieren.

Angebotserweiterungen sind dort vorzunehmen, wo entsprechendes Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Investitionen konzentrieren sich auf Massnahmen mit grosser Wirkung. Mindestnachfrage und ein anzustrebender Kostendeckungsgrad sind wichtige Kriterien zur Angebotsgestaltung.

Das ÖV-Angebot kann nur wirtschaftlich tragbar sein, wenn es auf die vorhandene Siedlungsstruktur abgestimmt ist. Um eine angemessene Wirkung zu erzielen, konzentrieren sich ÖV-Massnahmen hauptsächlich auf die urbanen und periurbanen Räume; im ländlichen Raum ist eine bedarfsgerechte Grunderschliessung sicherzustellen. Bei der Angebotsplanung ist ein angemessenes Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen anzustreben. Organisatorische Massnahmen sollen in diesem Sinne gegenüber baulichen Massnahmen bevorzugt werden.

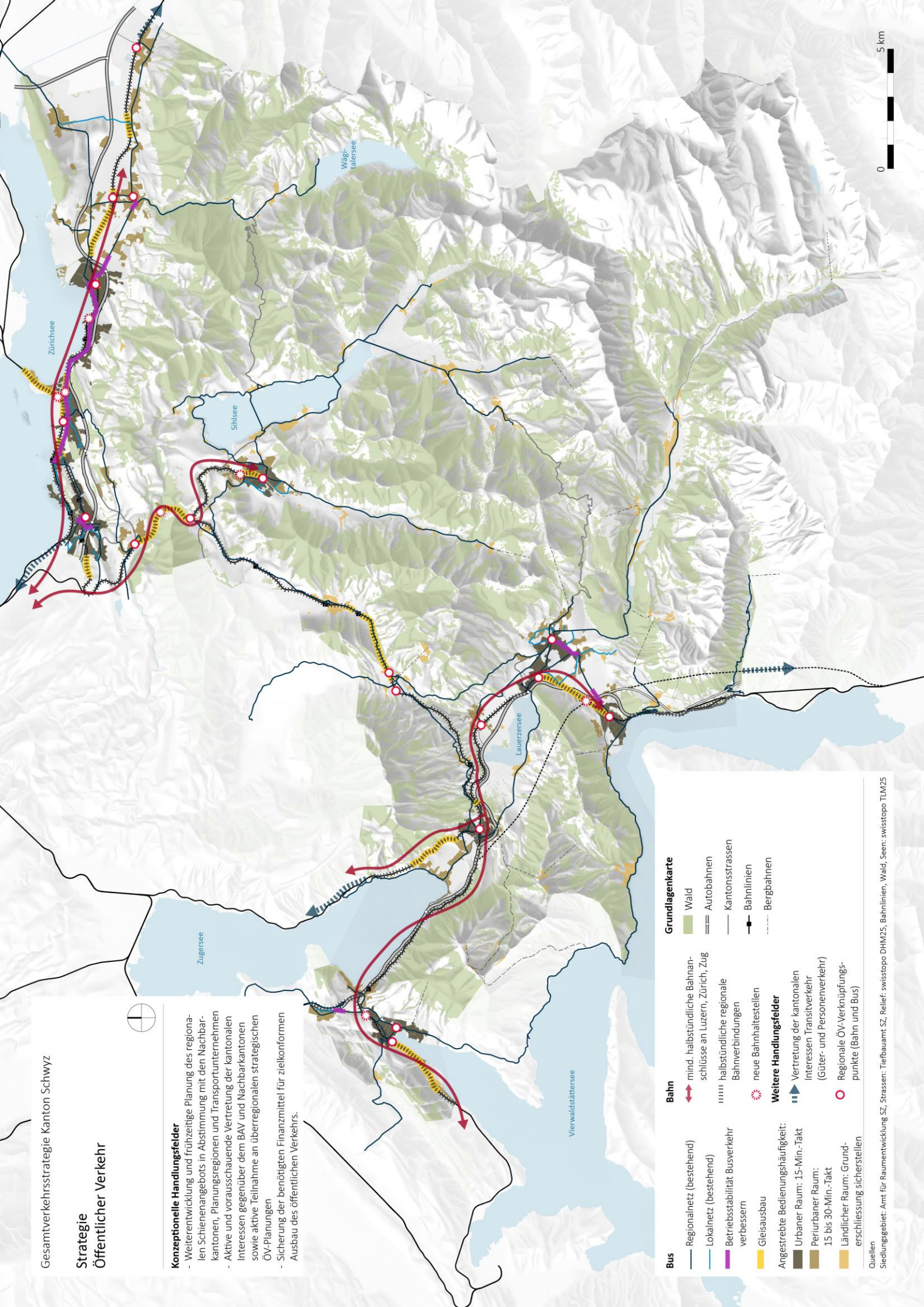
Das Angebot im öffentlichen Verkehr besteht aus aufeinander abgestimmtem Fern-, Regional- und Ortsverkehren. Die Anschlusssicherheit innerhalb der Transportketten des öffentlichen Verkehrs ist mit geeigneten Massnahmen – die allenfalls auch andere Teilsysteme tangieren – zu gewährleisten.

Umsteigeknoten bilden das Bindeglied zwischen überregionalen Bahnverbindungen und dem untergeordneten ÖV-Netz. Dort ist eine gute Abstimmung des untergeordneten Bus- bzw. S-Bahnverkehrs mit den übergeordneten Anschlüssen zu gewährleisten. Weiter ist darauf zu achten, dass nationale und übergeordnete Vorhaben (z.B. NEAT, Ausbau S-Bahn Zürich) die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz nicht beeinträchtigen – entsprechend wahrt der Kanton beim Bund seine Interessen.

Strategie Öffentlicher Verkehr

Konzeptionelle Handlungsfelder

- Weiterentwicklung und frühzeitige Planung des regionalen Schienenangebots in Abstimmung mit den Nachbar-kantonen, Planungsregionen und Transportunternehmen
- Aktive und vorausschauende Vertretung der kantonalen Interessen gegenüber dem BAV und Nachbarkantonen sowie aktive Teilnahme an überregionalen strategischen ÖV-Planungen
- Sicherung der benötigten Finanzmittel für zielkonformen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.



Bus

- Regionalnetz (bestehend)
- Lokalnetz (bestehend)
- Betriebsstabilität Busverkehr verbessern
- Gleisusbau

Angestrebte Bedienungshäufigkeit:

- Urbaner Raum: 15-Min.-Takt
- Periurbaner Raum: 15 bis 30-Min.-Takt
- Ländlicher Raum: Grund-erschliessung sicherstellen

Bahn

- mind. halbstündliche Bahnanschlüsse an Luzern, Zürich, Zug
- halbstündliche regionale Bahnverbindungen
- neue Bahnhaltstellen

Weitere Handlungsfelder

- Vertretung der kantonalen Interessen Transitverkehr (Güter- und Personenverkehr)
- Regionale ÖV-Verknüpfungspunkte (Bahn und Bus)

Grundlagenkarte

- Wald
- Autobahnen
- kantonsstrassen
- Bahnlinien
- Bergbahnen

Quellen

Siedlungsgebiet: Amt für Raumentwicklung SZ, Strassen: Tiefbauamt SZ, Relief: swisstopo DHM25, Bahnlinien, Wald, Seen: swisstopo TLM25

0 5 km

Fuss und Velo: Attraktivität und Sicherheit fördern

Der Fuss- und Veloverkehr soll mithelfen, Kapazitätsengpässe im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr abzubauen. Er soll dort wo möglich einen Teil des zukünftigen Verkehrswachstums auffangen und sich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als weitere Mobilitätsform etablieren. Überdies soll ein attraktives Fuss- und Velonetz massgeblich zur Tourismusförderung beitragen. Das zu Fuss gehen steht hauptsächlich bei kurzen Distanzen innerhalb der Ortschaften im Vordergrund. Das Velo ist dagegen auch im überkommunalen Ortsverkehr geeignet. Weiter können mit E-Bikes auch längere Distanzen und grössere Höhenunterschiede überwunden werden.

Kanton, Bezirke und Gemeinden fördern die Sicherheit und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, um damit den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehrsvolumen zu erhöhen. Auch der Langsamverkehr soll dazu beitragen, allfällige Leistungsengpässe in den anderen Teilsystemen beheben zu können.

Es ist ein systematischer Netzaufbau auf Kantons-, Bezirks- und auf Gemeindeebene notwendig. Das kantonsweite Velowegnetz soll komplettiert und optimiert werden. Die kommunalen Fuss- und Velorouten vervollständigen das Langsamverkehrsangebot – sie stellen den wesentlichsten Bestandteil des Velowegnetzes dar. Netzlücken und punktuelle Sicherheitsdefizite sind auf Kantons- aber auch auf Bezirks- und Gemeindeebene zu beheben.

Velo- und Fussverkehr werden frühzeitig in die Orts- und Verkehrsplanung einbezogen. Ziel ist es, sichere, direkte und räumlich attraktive Verbindungen anzubieten.

Massnahmen zur Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur werden oft im Rahmen von Strassenprojekten realisiert. Bei deren Planung ist der Langsamverkehr als gleichwertiger Partner einzubeziehen. Dies ist von besonderer Relevanz, weil der strassengebundene öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr die Sicherheit der Fuss- und Velofahrenden oft beeinträchtigen. Durch die frühe Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs in die Planung sollen Sicherheitsdefizite im bestehenden Fuss- und Velowegnetz behoben werden. Je nach Vorhaben und Verkehrsstärke ist die räumliche Trennung vom Strassenverkehr zu prüfen.

Der Kanton, die Bezirke und Gemeinden fördern den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetzes, die kombinierte Mobilität (Bike & Ride) sowie den Aufbau von Wegweisungs- und Informationssystemen.

Der Fuss- und Veloverkehr ist auch in Kombination mit dem öffentlichen und privaten Verkehr zu stärken. Die Zugänglichkeit des Fuss- und Veloverkehrs zu den Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs ist zu verbessern und an wichtigsten Umsteigepunkten sollen geschützte Veloabstellplätze entstehen. Weiter soll auf ausgewählten Bahn-, Bus- und Schiffsstrecken der Veloverlad ermöglicht werden. In Zukunft soll der Kanton über ein einheitliches Wegweisungs- und Informationssystem für den Langsamverkehr verfügen, das einerseits als Planungsgrundlage des Langsamverkehrsnetzes dient und andererseits als Informationssystem für die Velo- und Fusswegnetzbenutzer dient.

Strategie Fuss- und Veloverkehr



Konzeptionelle Handlungsfelder

- Rechtliche Sicherung von Vorhaben zum Langsamverkehr in der kommunalen Nutzungsplanung
- Velo- und Fussverkehr frühzeitig in Strassensanierungs- und -ausbauprojekten berücksichtigen

Velonetz

- Hauptstrecken
- Nebenstrecken
- Lokale Strecken

Grundlagenkarte

- Siedlungsgebiet
- Wald
- Autobahnen
- Kantonstrassen
- Bahnlinien
- Bergbahnen

Bus- und Bahnhofstellen:

- Zugänglichkeit für Fuss- & Veloverkehr verbessern
- Neubau/Ausbau/Sanierung von Velobestell-
- lagen

Quellen

Siedlungsgebiet: Amt für Raumentwicklung SZ, Strassen: Tiefbauamt SZ, Relief: swisstopo DHM25, Bahnlinien, Wald, Seen: swisstopo TLM25

0 5 km

Tourismusverkehr: Umfeldverträglich und nachhaltig abwickeln

Der Tourismusverkehr soll umweltverträglich und nachhaltig abgewickelt werden. Gleichzeitig sind die Erreichbarkeit und damit die Attraktivität der Destinationen im schweizweiten Wettbewerb sicherzustellen.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Tourismusverkehr ist durch geeignete Massnahmen zu erhöhen.

Die Erreichbarkeit der kantonalen Tourismusschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr ist sicherzustellen und wenn möglich substanziell zu verbessern. Die Zusammenarbeit mit den Destinationen und den Tourismusorganisationen und Veranstaltern soll die Lenkung der Nachfrage auf den öffentlichen Verkehr unterstützen. Zudem sind die Engpässe vom motorisierten Tourismusverkehr und die damit verbundenen Belastungen der umliegenden Gebiete zu minimieren. Dazu gehört auch die Erarbeitung eines Konzepts zur Parkierung und Lenkung des PARSUCHverkehrs. Ferner kann das Mobilitätsmanagement die Besucherströme beeinflussen, indem Informationen auf geeigneten Plattformen zur Verfügung stehen.

Güterverkehr: Übergeordnetes Netz nutzen und siedlungsverträglich abwickeln

Das übergeordnete Strassennetz aus Kantons- und Nationalstrassen ist güterverkehrsgerecht gestaltet. Der Strassengüterverkehr ist auf diesen übergeordneten Netzelementen zu führen, Ausnahmen gelten zur Erschliessung der Gewerbestandorte bzw. zur Ver- und Entsorgung. Gezielte Erschliessungen über das Bahnnetz ergänzen das Teilsystem; wo sinnvoll und möglich auch mittels Lastschiffahrt.

Die Güterverkehrsströme sind möglichst siedlungsverträglich auf übergeordnete Netzelemente zu führen. Dazu sind auch flankierende Massnahmen zu prüfen.

Ein Güterverkehrskonzept soll die Abwicklung des Schwerverkehrs aufzeigen und die Gütertransporte auf Strasse, Schiene und Seen koordinieren. Zur Vermeidung unerwünschter Belastungen der Anwohner aber auch anderer Strassenbenutzer soll der schwere Strassengüterverkehr das übergeordnete Netz benutzen. Ausnahmen gelten zur Erschliessung der Gewerbestandorte bzw. zur Ver- und Entsorgung. Bei der Planung von güterverkehrsintensiven Einrichtungen sollen die Wirkungen analysiert werden und in den Bauvorschriften sind allfällige Vorgaben in den Bauvorschriften aufzustellen. Zur Führung des Schwerverkehrs prüft der Kanton flankierende Massnahmen wie beispielsweise Fahrverbote.

Der Kanton setzt sich dafür ein, die bestehende Erschliessungsqualität des Bahnnetzes zu erhalten oder zu optimieren, ebenso die Verladepunkte zum Wagenladungsverkehr. Insbesondere für Abbaubereiche (Sand, Kies etc.) ist der Bahn- und Schiffstransport zu bevorzugen.

Wo immer möglich soll der Transport von schweren Gütern auf der Schiene und Gewässer stattfinden. Der Kanton setzt sich beim Bund für die entsprechenden Belange bei der Netzplanung ein. Ebenfalls unterstützt der Kanton die Erschliessung vorhandener oder geplanter Verladestellen und intermodaler Umschlagpunkte mit regionalem Bezug.

Mobilitätsmanagement: Information, Förderung und Regulierung

Mit einem Mobilitätsmanagement wird im Allgemeinen versucht, kostenintensive Massnahmen in den einzelnen Teilsystemen zu vermeiden. Dabei soll auf das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden Einfluss genommen werden. Mögliche Handlungsfelder können hierbei sein: Passive informatorische Massnahmen (z.B. Darstellung des Angebots oder der aktuellen Lage) über aktive informatorische Massnahmen (z.B. Parkleitsysteme) bis hin zu Massnahmen im Bereich Förderung oder Regulierung.

Zum Abbau allfälliger Engpässe und Schwachstellen in den drei Teilsystemen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr wird versucht, lokal das Mobilitätsverhalten zu steuern. Dies umfasst sowohl den Alltagsverkehr (z.B. Pendler- und Einkaufsfahrten) wie auch den nicht alltäglichen Verkehr (z.B. Tourismusverkehr).

Bei grösseren öffentlichen Infrastrukturvorhaben (z.B. neue Ortsumfahrung, neuer Autobahnanschluss) und verkehrsintensiven privaten Bauprojekten (z.B. Einkaufszentren, Bergbahnen) sind nachfragesteuernde Massnahmen zur Engpass- und Schwachstellenbeseitigung zu untersuchen. Dies kann im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen.

Zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens kommen informatorische, koordinierende und regulatorische Massnahmen zur Anwendung. Diese Massnahmen sollen insbesondere das Ziel, den Modal Split zugunsten vom öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr zu erhöhen, unterstützen.

Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll die Pendlerbilanz verbessern. Weiter sind nachfragesteuernde Massnahmen wie zum Beispiel Fahrtenmodelle aufzustellen und bedarfsweise umzusetzen. Mit Sharing-Vorhaben soll der Anteil vom öffentlichen Verkehr und vom Langsamverkehr am Gesamtverkehr nachhaltig gefördert werden (z.B. Angebote von Abstellflächen für Car-sharing oder Carpooling). Ferner unterstützt der Kanton Informationsplattformen und Mobilitätszentralen, indem er die ihm zur Verfügung stehenden Verkehrsinformationen zugänglich macht.

Synopse: Abstimmung und Koordination

Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Schwyz umfasst einerseits die drei Teilsysteme Strasse (mit dem motorisierten Individualverkehr), öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr. Ergänzt werden diese durch die Teilsysteme des Güterverkehrs, des Tourismusverkehrs und des Mobilitätsmanagements. Die Gesamtverkehrsstrategie stellt sicher, dass allfällige Massnahmen zwischen den Teilsystemen koordiniert werden. Im Vordergrund stehen dabei einerseits Planungsleitfäden und andererseits informelle Anlässe zwischen den beteiligten Fachstellen. Dazu gehört auch der Einbezug von Bezirken und Gemeinden, indem Vorhaben des Kantons wie auch Vorhaben der Bezirke und Gemeinden miteinander abgestimmt und koordiniert werden: Gerade die Koordination erhöht die Effizienz der eingesetzten Mittel. Ebenfalls wichtig ist die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und mit dem Bund.

Die Teilstrategien fokussieren auf Massnahmen, welche der Beseitigung von Schwachstellen und Engpässen dienen. Dies vor dem Hintergrund, dass die bestehenden Netze und Angebote im Grossen und Ganzen den strategischen Anforderungen genügen und keiner grundlegenden Veränderung bedürfen. Punktuell und regional jedoch besteht Anpassungsbedarf, der mit der kantonalen Richtplanung zu koordinieren ist. Die erforderlichen Massnahmen werden aus Sicht des Gesamtverkehrs entsprechend der übergeordneten strategischen Leitsätze aufeinander abgestimmt.

Handlungsfelder	Teilstrategien					
	Mobilitätsmanagement	Strassenverkehr	Öffentlicher Verkehr	Langsamverkehr	Güterverkehr	Tourismusverkehr
Regulierung						
Netz und Angebot						
Koordination						
Planung						
Information						
Verkehrsorganisation						
Verkehrssicherheit						
Um-/Ausbauten						
Neubauten						

Tabelle 1: Übersicht zu allen Handlungsfeldern in den Teilstrategien

Umsetzung

Zur Umsetzung der mit der Gesamtverkehrsstrategie verbundenen Ziele in Form der strategischen Leitsätze sind in den einzelnen Teilstrategien entsprechende Handlungsfelder definiert worden. Deren Ausgestaltung in Form von Massnahmen obliegt es nun, die Gesamtverkehrsstrategie «mit Leben zu füllen».

Ein erster Schritt zur Umsetzung ist die Übernahme der Leitsätze bei der nächsten Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Damit wird die mit der vorliegend entwickelten Gesamtverkehrspolitik behördenverbindlich.

In einem zweiten Schritt erfolgt die konkrete Umsetzung mit Massnahmen in den aufgezeigten Handlungsfeldern. Für die Umsetzung sind die jeweils zuständigen Stellen verantwortlich. Auf Stufe Kanton sind die Leistungsaufträge der betroffenen Ämter entsprechend zu ergänzen. Im Jahresbericht ist sodann über den Umsetzungsstand Rechenschaft abzulegen. Der Umfang dieser Massnahmen variiert je nach Stand der Arbeiten, der politischen Festsetzungen oder zur Verfügung stehenden Budgets.

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen sollten die Schwerpunkte der ersten Schritte bei Koordination und Planung, ergänzt um die bereits in der Umsetzung oder in der Planung befindlichen Massnahmen sowie um allfällige regulatorische Schritte, liegen.

