

Beschluss Nr. 220/2022

Schwyz, 22. März 2022 / jh

Motion M 19/19: Das Potential des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Massnahmenplan Radrouten

Bericht an den Kantonsrat

1. Übersicht

Am 19. September 2019 wurde die Motion M 19/19 «Das Potential des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Massnahmenplan Radrouten» eingereicht. Mit dieser sollte der Regierungsrat beauftragt werden, einen «Massnahmenplan Radrouten» vorzulegen, der innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren umzusetzen sei. Dabei solle sich der Massnahmenplan primär am Alltagsverkehr orientieren und aufzeigen, wie alle für den Radverkehr massgebenden Quellen und Ziele miteinander verknüpft werden, damit ein überörtliches Radwegenetz mit direkten, attraktiven und sicheren Routen zur Verfügung stehe. Die zu Grunde liegenden Kosten-/Nutzenüberlegungen seien aufzuzeigen und bei der Priorisierung der Massnahmen zu berücksichtigen. Schliesslich seien bei der Ausarbeitung des Massnahmenplanes auch Alternativen abseits der Kantonsstrassen zu prüfen.

Anlässlich seiner Sitzung vom 25. Juni 2020 lehnte der Kantonsrat die Umwandlung der Motion in ein Postulat gemäss Antrag des Regierungsrates (RRB Nr. 231/2020) ab und erklärte sie als erheblich.

Der Velo- und Fussverkehr, auch bezeichnet als Langsamverkehr (LV), stellt gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (öV) den dritten Teil des Personenverkehrs dar. Dabei ist der Velo- und Fussverkehr besonders gut geeignet zur Überwindung von kurzen Distanzen und dient oft auch als Zubringer zu Bus und Bahn. Im Velo- und Fussverkehr haben der Alltags- und der Freizeitverkehr unterschiedliche Bedürfnisse. Dementsprechend wird der Veloverkehr unterteilt in Veloalltagsverkehr (zweckgebundenes Velofahren zum Erreichen eines Ziels) und Velofreizeitverkehr (Velowandern; der Weg ist das Ziel).

Auch im Kanton Schwyz verfügt der Langsamverkehr über grosses und weiter wachsendes Potential, dies sowohl im Alltags- als auch im Freizeitbereich. Unter anderem mit der Verankerung in seiner Gesamtverkehrsstrategie, im kantonalen Richtplan und in den Agglomerationsprogrammen, sowie mit den im Strassenbauprogramm aufgeführten Projekten soll dem Langsam- bzw. Veloverkehr die entsprechende Nachachtung verschafft werden.

Der Veloverkehr hat in letzter Zeit, auch in Zusammenhang mit den als Folge der Covid-19-Pandemie getroffenen Massnahmen (Maskenpflicht im ÖV, Lockdown, Home-Office, etc.), weiter an Attraktivität gewonnen. Gemäss einem Forschungsprojekt des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich haben sich die durchschnittlichen mit dem Velo zurückgelegten Tagesdistanzen seit Mitte März 2020 zeitweise fast verdreifacht. Ablesen lässt sich der Veloboom auch an den Verkaufszahlen. 2020 wurden schweizweit etwas mehr als eine halbe Million Velos und E-Bikes verkauft. Über ein Drittel davon waren E-Bikes. Bei den E-Bikes beträgt der Zuwachs bei den Strassenbikes rund 21 Prozent und bei Mountainbikes rund 40 Prozent. Der Anteil schneller E-Bikes (sogenannte S-Pedelec), welche bis 45 km/h unterstützen, hat ebenfalls weiter zugenommen. 2020 wurden mit knapp 20 000 in etwa gleich viele S-Pedelecs verkauft wie reine Elektroautos.

Das Wachstum im Veloverkehr geht indes von einem relativ tiefen Niveau aus. So bewegte sich der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung im schweizerischen Personenverkehr seit Jahren bei rund 7 Prozent. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr von 2015 werden bzw. wurden im Kanton Schwyz nicht einmal 5 Prozent aller Wege mit dem Velo absolviert.

Das aktuelle Haupt- bzw. Kantonsstrassennetz ist 218 km lang. Dabei sind Hauptstrassen gemäss § 5 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (Strassengesetz, StraG, SRSZ 442.110) Strassen mit Durchgangsfunktion von kantonaler oder interkantonaler Bedeutung. Verbindungsstrassen sind nach § 6 Abs. 1 StraG Strassen mit wichtiger Verbindungsfunktion zwischen Ortschaften. Träger der Verbindungsstrassen sind in der Regel die Bezirke oder die Gemeinden (§ 6 Abs. 2 StraG). Deren Netz erstreckt sich derzeit über rund 90 km. Alle übrigen öffentlichen Strassen stellen Nebenstrassen dar, deren Träger in der Regel Gemeinden, Genossenschaften des öffentlichen Rechts oder Private sind (§ 7 StraG).

Dem kantonalen Radroutenkonzept von 2015 wurde eine Gesamtlänge von 215 km zu Grunde gelegt. Hinzu kommen rund 12 km Ausweichrouten abseits von Kantonsstrassen und etwa 58 km Nebenrouten von Bezirken und Gemeinden. Bei diesen Strecken handelt es sich um das Grundnetz für den Alltagsverkehr. Das Konzept dient als Planungsgrundlage für künftige Strassenbauprojekte und zeigt auf, auf welchen Abschnitten der Kantonsstrassen hinsichtlich des Veloverkehrs Handlungsbedarf besteht und wie die Umsetzung erfolgen soll (vgl. dazu im Weiteren hinten Ziff. 2.3).

SchweizMobil – als nationale Fachstelle für den Freizeitverkehr – bezeichnet im Kanton Schwyz ein Veloroutennetz von gesamthaft 298 km (71 km nationale und 227 km regionale Routen). Ebenfalls dem Freizeitbereich zugeordnet sind die Mountainbikerouten. Hier bestehen 79 km nationale, 6 km regionale und 301 km lokale Routen. Die SchweizMobil-Routen folgen nur teilweise Kantons- oder Verbindungsstrassen. Insbesondere die Routen für das Mountainbiken führen auch über Strassen und Wege, die sich im Eigentum der Bezirke oder Gemeinden sowie von Privaten oder anderen Körperschaften befinden.

Weiterentwicklung, Neuanlage und Ausbau der Infrastruktur für den Veloverkehr ist ein stetiger Prozess, dessen Wichtigkeit einerseits allgemein anerkannt ist, andererseits mit zahlreichen rechtlichen und tatsächlichen Herausforderungen verbunden ist. Der Kanton Schwyz verfolgt hier durchaus eine ambitionierte Herangehensweise, die sich etwa in den oben genannten (Planungs-) Instrumenten widerspiegelt. Mit dem vorliegenden Bericht soll ein weiterer Überblick über die Einordnung, die wesentlichen Grundlagen sowie die angestrebte Weiterentwicklung des Veloverkehrs vermittelt werden, wobei im Sinn der Motion insbesondere die konkret verfolgten Infrastruktur- sowie weiteren Projekte nochmals dargelegt werden.

2. Grundlagen

Der eingangs beschriebenen, weiter wachsenden Bedeutung des Langsam- und dabei insbesondere des Veloverkehrs trägt der Kanton bereits seit mehreren Jahren mit einer Verankerung etwa der entsprechenden Zielsetzungen, Leitsätze, Planungsgrundlagen und Massnahmenplanungen in verschiedenen Strategien, Konzepten, Programmen, Berichten und weiteren Arbeitsgrundlagen Rechnung.

2.1 Gesamtverkehrsstrategie 2040

Gestützt auf RRB Nr. 403/2017 hat der Kantonsrat die kantonale Gesamtverkehrsstrategie 2040 an seiner Sitzung vom 6. September 2017 mit 93 zu 0 Stimmen zur Kenntnis genommen. In der Gesamtverkehrsstrategie sind verschiedene Leitsätze formuliert. Der Bereich Langsamverkehr soll dabei u. a. bei der kantonalen Verkehrsentwicklungsplanung eingebunden werden und in urbanen und periurbanen Gebieten eine Erhöhung der Anteile an der Personenverkehrsleistung nach sich ziehen. Zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens sollen informatorische, koordinierende und regulatorische Massnahmen zur Anwendung kommen. Diese Massnahmen verfolgen insbesondere das Ziel, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu erhöhen. Ferner unterstützt der Kanton Informationsplattformen und Mobilitätszentralen, indem er die ihm zur Verfügung stehenden Verkehrsinformationen zugänglich macht. Leitsätze und Handlungsfelder zum Fuss- und Veloverkehr finden sich in Kapitel 4.6 des Schlussberichts «Teil Strategie» vom 8. Mai 2017.

Gemäss Leitsatz LV 1 fördern Kanton, Bezirke und Gemeinden die Sicherheit und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, um damit den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehrsvolumen zu erhöhen. Dadurch soll der Langsamverkehr dazu beitragen, Leistungsengpässe zu beheben. Hierfür wird ein systematischer Netzaufbau auf Kantons-, Bezirks- und Gemeindeebene angesprochen. Das kantonsweite Velowegnetz soll hierfür komplettiert und optimiert werden.

Mit dem Leitsatz LV 2 wird ein frühzeitiger Einbezug des Velo- und Fussverkehrs in die Orts- und Verkehrsplanung postuliert, damit sichere, direkte und räumlich attraktive Verbindungen entstehen. Hierfür sind die Netze in den kommunalen Nutzungsplanungen rechtlich zu sichern und die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs frühzeitig in Strassenprojekten zu berücksichtigen.

In Leitsatz LV 3 sind ein Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetzes und die Förderung der kombinierten Mobilität (Bike & Ride) sowie der Aufbau von Wegweisungs- und Informationssystemen vorgesehen. Hierfür sollen die Verknüpfungen mit dem öffentlichen Verkehr optimiert werden, bspw. mittels Ausbau von Veloabstellanlagen.

Im Schlussbericht «Teil Strategie» ist zudem ein Velonetz aufgezeigt, welches aus Hauptstrecken, Nebenstrecken und lokalen Strecken besteht. Zudem sind wichtige Umsteigepunkte an Bahn- und Bushöfen bezeichnet, deren Zugänglichkeit verbessert und wo Veloabstellanlagen ausgebaut werden sollen.

2.2 Kantonaler Richtplan

Mit dem kantonalen Richtplan aus dem Jahr 2019 (RRB Nr. 289/2019; vom Bundesrat am 26. Juni 2020 genehmigt) wurde die Bedeutung des Fuss- und Radverkehrs als gleichberechtigten Teil des Personenverkehrs bestätigt und gegenüber den vorhergehenden Richtplänen erweitert. Ein Fokus wird auf die unterschiedlichen Anforderungen des Alltags- und des Freizeitverkehrs gelegt. Das bestehende Grundangebot der ausgeschilderten nationalen und regionalen Routen von SchweizMobil stellt dabei einen Bestandteil des Haupttroutennetzes dar. Innerhalb der Agglomerationen nimmt der Alltagsverkehr eine vorrangige Bedeutung ein. Hier ist es wichtig,

dass ein feinmaschiges Netz entsteht, welches durch Lückenschliessungen und Sicherheitsverbesserungen laufend verbessert wird. Der zunehmenden Verbreitung des Mountainbikes wurde ebenfalls Rechnung getragen und entsprechend im Richtplan verankert.

Massnahmen aus dem Richtplan stellen die etappenweise Umsetzung des Radroutenkonzeptes durch den Kanton und die Gemeinden gemäss ihren Zuständigkeiten, die durchlässige Gestaltung von Wohnquartieren und Ortszentren, die Bereitstellung von Veloabstellplätzen an allen Bahnhöfen und die Erarbeitung eines kantonalen Mountainbikekonzeptes dar.

Beschlüsse gemäss Kapitel V-4.1 Richtplantext:

- a) Kanton, Bezirk und Gemeinden planen, erstellen und betreiben ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Radverkehrsnetz gemäss den Ansprüchen von Schulen, Pendlern, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die Gemeinden definieren ein Routennetz, welches prioritär realisiert wird. Das Netz wird laufend ergänzt.
- b) Dem Alltags- und Freizeitradverkehr wird ein überörtliches Radwegenetz mit direkten, attraktiven und sicheren Routen zur Verfügung gestellt.
- c) Der Freizeitradverkehr umfasst neben dem Wegenetz auch planungspflichtige stationäre Anlagen (z. B. Bike-Parks u. ä.). Letztere sind einer entsprechenden Nutzungszone zuzuweisen. Für die Planung eines attraktiven Mountainbikenetzes erarbeitet der Kanton die notwendigen Grundlagen.
- d) Das Radverkehrsnetz erschliesst alle für den Radverkehr massgebenden Quellen und Ziele von regionaler Bedeutung.
- e) Zur Förderung der kombinierten Mobilität ist das Radverkehrsnetz an wichtigen Umsteigepunkten an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Es sind an allen wichtigen Attraktoren (Haltestellen, Schulen, grösseren Wohnüberbauungen, Einkaufszentren, Naherholungsgebiete etc.) genügend Abstellplätze zur Verfügung zu stellen.
- f) Der Kanton sieht den Aufbau von Leit- und Informationssystemen (Geoinformation, einheitliche Signalisation) vor.
- g) Das Veloroutennetz ist periodisch von den dafür zuständigen Behörden auf Schwachstellen zu überprüfen.

Fünf konkrete Massnahmen zur Optimierung des Radroutennetzes wurden im Richtplan aufgenommen:

- 1. Realisierung der Aggloradroute im Talkessel Schwyz.
- 2. Realisierung einer attraktiven und sicheren Rad- und Fussverkehrsverbindung um den Obersee möglichst abseits der Kantonsstrassen.
- 3. Anpassung verschiedener Netzelemente auf die Anforderungen des Radverkehrs im Raum Küssnacht.
- 4. Realisierung diverser Ergänzungen des kantonalen Radroutennetzes im Talkessel Schwyz.
- 5. Realisierung verschiedener Ergänzungen im Radroutennetz in der Region Feusisberg-Freienbach-Lachen.

Aufgrund des Planungsstandes wurden die Vorhaben 3. – 5. als Zwischenergebnis eingestuft. Für die Genehmigung der Festsetzung durch den Bund sind zusätzliche stufengerechte Erläuterungen zu deren räumlichen Auswirkungen (Natur, Landschaft, mögliche Konflikte mit BLN-Objekten, usw.) erforderlich.

Der Richtplan verortet zudem in einem Plan ein Grundnetz des Radverkehrs (aufgeteilt in Alltags- und Freizeitverkehr), die Massnahmen 1. und 2. sowie Anpassungen in Perimetern von Agglomerationsprogrammen.

2.3 Kantonales Radroutenkonzept

Im Sinne der Förderung des Velo- und Fussverkehrs sowie der Luftreinhaltung hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 927 vom 2. Juni 1993 erstmals ein kantonales Radroutenkonzept genehmigt. Es wurden rund 150 km Radrouten (Hauptroutes) sowie Nebenrad- und Radwanderrou-ten definiert. Gestützt auf das neue Strassengesetz vom 15. September 1999 wurde in der Strassenverordnung vom 18. Januar 2000 (Strassenverordnung, StraV, SRSZ 442.111) das kantonale Radroutenkonzept gesetzlich verankert. Infolge des gestiegenen Verkehrsaufkommens und der erhöhten Mobilitätsbedürfnisse sowie der geänderten gesetzlichen Grundlagen und Normen ergab sich alsdann auch der Bedarf nach einer Überarbeitung des Radroutenkonzepts.

Hierfür wurden in den Jahren 2012 und 2013 die Radrouten entlang von Kantonsstrassen einer umfassenden (Schwachstellen-)Analyse unterzogen, hinsichtlich ihrer Bedeutung überprüft und auf GIS-Datenbasis dargestellt. Daraus ergab sich zusammengefasst folgender Handlungsbedarf:

Kategorie	Gesamtlänge	Massnahmen / Beispiele
Neubau Kantonsstrasse mit Radinfrastruktur	ca. 3 km	Strecken-neubau mit Radinfrastruktur.
Kantonsstrasse mit guter Radinfrastruktur	ca. 28 km	Radinfrastruktur normkonform, keine Massnahmen nötig.
Kantonsstrasse mit aufzuwer-tender Radinfrastruktur	ca. 22 km	Insbesondere Verbreiterung der bestehenden Radstreifen und teilweise Rad- und Geh-wege.
Kantonsstrasse mit ausrei-chender Radinfrastruktur	ca. 25 km	Kein akuter Handlungsbedarf, jedoch Verbes-derungsmassnahmen nicht per se ausge-schlossen.
Kantonsstrasse für welche neu eine Radinfrastruktur zu schaffen ist	ca. 43 km	Neubau von Radstreifen sowie Rad- und Gehwegen auf bestehendem Kantonsstras-sennetz, z. B. Hauptstrasse Nr. 390 (La-chen-Tuggen).
Kantonsstrasse im Mischver-kehr	ca. 94 km	Primär keine Radinfrastruktur vorgesehen, je-doch sind in Innerortsbereichen radfahrer-freundliche Massnahmen im Rahmen von Ortsdurchfahrtssanierungen anzustreben.
Ausweichrouten abseits der Kantonsstrassen	ca. 12 km	Alternative Radrouten, da auf entsprechen-dem Kantonsstrassenabschnitt das Radfah-ren nicht möglich, verboten oder sehr gefähr-lich ist.
Nebenrouten der Bezirke und Gemeinden	ca. 58 km	Abschätzung der Notwendigkeit von Radinf-rastruktur und Radinfrastrukturverbesserun-gen sowie Unterhalt obliegt den jeweiligen Standortgemeinden und -bezirken. Diese Strecken sollten in den kommunalen Nut-zungsplanungen rechtlich gesichert werden.

Das vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 945 vom 13. Oktober 2015 genehmigte Radroutenkonzept koordiniert die Radrouten zwischen den Gemeinden, Bezirken und dem Kanton. Es bestimmt die kantonalen Radrouten entlang von Hauptstrassen und setzt Prioritäten bei der Umsetzung (§ 7 Abs. 1 und 2 StraV). Die Gemeinden legen die Nebenradrouten und die örtlichen Radwege in Absprache mit den Bezirken in der Nutzungsplanung nach dem Planungs- und Baugesetz fest (§ 8 StraV).

2.4 Agglomerationsprogramme

Der Bund beteiligt sich seit dem Jahr 2008 mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) finanziell an infrastrukturellen (Verkehrs-)Massnahmen in definierten Agglomerationen. Von diesen Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, welche mit ihren erarbeiteten und eingereichten Agglomerationsprogrammen (AP) die Entwicklung von Verkehr und Siedlung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Der Kanton Schwyz bzw. Gemeinden aus dem Kanton sind Mitglied bei drei Agglomerationsprogrammen:

Agglomeration Obersee:

Bereits 2003 starteten die vier Gemeinden Freienbach (SZ), Rapperswil (SG), Jona (SG) und Rüti (ZH) mit den Kantonen St. Gallen, Schwyz und Zürich das Modellvorhaben Agglo Obersee, eine Vorlaufphase vor den eigentlichen AP. Der Einbezug weiterer Gemeinden in die Agglo Obersee wurde bereits während des Modellvorhabens thematisiert und nahm mit der Eingabe des AP 1. Generation auf Ende des Jahres 2007 Gestalt an. In der Folge wuchs das Agglomerationsprogramm auf insgesamt 13 Gemeinden an. Aus dem Kanton Schwyz figurieren neben Freienbach nun auch die Gemeinden Altendorf, Feusisberg, Lachen, Reichenburg, Schübelbach, Tuggen, Wangen und Wollerau als Mitglied. Die Gründe für die Erweiterung auf insgesamt 13 Gemeinden liegen insbesondere in der bereits bisher starken Zusammenarbeit, im Wachstum über die Gemeindegrenzen hinweg und in der ähnlichen Entwicklungsdynamik aufgrund der gegebenen Verkehrserschliessung.

Im Jahr 2007 hat die Agglo Obersee ein erstes Agglomerationsprogramm entwickelt und beim Bund eingereicht. Im Fokus stand dabei die Siedlungsentwicklung in Abstimmung mit dem Verkehr. Mit dem ersten Agglomerationsprogramm wurden erstmals Leitideen für die zukünftige Entwicklung der ganzen Region formuliert. Das Bild der «Perlenkette» postulierte eine Entwicklung entlang des ÖV-Rückgrats und eine Aufwertung dieser Achsen. Als infrastrukturelle Schlüsselprojekte wurden die Zentrumsentlastungen und die Regionale öV-Strategie Schiene (Stadtbahn Obersee) bestimmt.

Im Agglomerationsprogramm 2. Generation hat die Agglo Obersee im Jahr 2012 die Aussagen aus dem ersten Agglomerationsprogramm weiterentwickelt. In vier Teilprojekten wurden die Analysen ergänzt, die Leitideen geschärft, klare Teilstrategien formuliert und neue Massnahmen festgelegt. Das Thema Veloverkehr wurde gezielt bearbeitet und neben Siedlung und Verkehr wurde auch die Landschaft betrachtet. Als infrastrukturelle Schlüsselprojekte wurden die Verkehrsoptimierungen Höfe, Lachen, Rapperswil-Jona, Uznach-Schmerikon und Samstagern (Richterswil) sowie die Massnahmen zur Stadtbahn Obersee eingegeben.

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation hat die Agglo Obersee Ende 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Folgende Themenbereiche hat die Agglo Obersee im 3. Programm speziell vertieft: Stadtbahn Obersee, Verkehrssicherheit, Fussverkehr und Siedlung. Schlüsselprojekte sind die Aufwertungen der Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltungen in Freienbach, Schmerikon, Rapperswil-Jona, Rüti und Lachen. Diese sollen den Aufenthalt in den Ortszentren attraktiver machen und den Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet optimieren.

Mitte 2021 hat die Agglo Obersee das Agglomerationsprogramm 4. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. Dabei hat sie insbesondere auf Hinweise des Bundes reagiert und identifizierte Lücken im Programm behoben. So wurden u. a. das Zukunftsbild punktuell überarbeitet und die Teilstrategien konkretisiert. Aus den inhaltlichen Schwerpunkten und Neuerungen resultierten insbesondere folgende (derzeit indes noch nicht definitiv als anrechenbar und subventionsberechtigt anerkannte) Anpassungen im Vergleich zum AP 3. Generation:

- erstmalige Aufnahme der Themen Freiraum, Siedungsklima und Siedlungsqualität;
- qualitative Einbettung der siedlungsverträglichen Umgestaltung von Strassenräumen;
- differenzierter Umgang mit Netzergänzungen für den motorisierten Individualverkehr;
- deutliche Angebotsverbesserungen im Bahnverkehr dank dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP), den Ausbausritten 2025 und 2035 sowie einer darauf abgestimmten Konzeptionierung des Busangebots;
- Attraktivierung der multimodalen Drehscheiben und Aufwertung diverser Bahnhöfe in Bezug auf Nutzerfreundlichkeit, Aufenthaltsqualität und multimodale Angebote;
- Ableitung von Massnahmen aus dem Strukturplan Velo 2040, insbesondere in Bezug auf regionale Radverbindungen.

Agglomeration Talkessel Schwyz:

Die drei Gemeinden Schwyz, Steinen und Ingenbohl sowie der Bezirk und der Kanton Schwyz reichten ihr erstes Agglomerationsprogramm 2016, in der 3. Generation beim Bund ein. Dieses wurde im September 2018 mit dem Prüfbericht des Bundes positiv beurteilt, wodurch der Bund insgesamt 12.6 Mio. Franken an den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Talkessel in Aussicht stellte. Zu den vom Bund unterstützten Massnahmen gehören der Bushof Schwyz Zentrum (inklusive Neugestaltung Hofmatt), die Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Schwyzerstrasse in Ingenbohl, der Gotthardstrasse in Ibach und des Steiner Ortszentrums sowie diverse Aufwertungen und der teilweise Neubau von Bushaltestellen und Langsamverkehrswegen in den drei Gemeinden.

Da sich viele Projekte der 3. Generation im Planungsstadium befanden, entschied sich der Verein, ein weiteres Programm in der 4. Generation zu erstellen. Neu trat auch die Gemeinde Arth bei. Insgesamt beinhaltet das neue Agglomerationsprogramm 45 Siedlungs-, Landschafts- oder Verkehrsmassnahmen. Davon können bei 19 Massnahmen Gelder beim Bund beantragt werden. Diese Massnahmen beinhalten ein Bauvolumen von rund 156 Mio. Franken, wovon 35.3 Mio. Franken für Um- und Ausbauten im Bereich des öffentlichen Verkehrs, 56.3 Mio. Franken für Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr und 64.3 Mio. Franken für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen sind. Erwähnenswert sind hierbei insbesondere der Bau der Muotabrücke West in Ibach und des neuen Schuttweges in Goldau, die Umgestaltung der Busdrehscheiben bei den Bahnhöfen Schwyz und Brunnen, die Agglo-Schnellradroute nach Goldau oder die Sanierungs- und Neugestaltung bestimmter Strassen und Plätze im Schwyzer Ortskern. Die Umsetzung all dieser Massnahmen ist bis 2032 vorgesehen.

Das Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz der 4. Generation wurde im Juni 2021 beim Bund zur Prüfung eingereicht.

Agglomeration Luzern:

Der Regierungsrat des Kantons Luzern entschied 2019, dass der Kanton Luzern als Träger des AP Luzern zusammen mit dem Regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern ein AP Luzern der 4. Generation erarbeitet. Der Kanton Schwyz ist mit dem Bezirk Küssnacht am Agglomerationsprogramm Luzern beteiligt, da der Bezirk Küssnacht Verbandsmitglied des Entwicklungsträgers LuzernPlus ist.

Das AP 4. Generation versteht sich als Aktualisierung und Weiterentwicklung der drei bereits beim Bund eingereichten AP-Generationen. Im Bereich Siedlung werden insbesondere neue Schlüsselareale, namentlich Ortskerne und Transformationsgebiete ergänzt und die Umsetzungsplanung konkretisiert. Im Bereich Landschaft und Erholung werden einerseits neue Massnahmen zu den Grünräumen und -achsen im Siedlungsgebiet aufgenommen. Andererseits werden aus den bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepten konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Zu-

gänglichkeit zu den Naherholungsgebieten mit dem Fuss- und Veloverkehr abgeleitet. Im Verkehrsbereich werden vor allem Massnahmen zur Gestaltung der Ortsdurchfahrten, zur E-Bus-Strategie sowie zu Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen neu aufgenommen.

2.5 Strassenbauprogramm

Das kantonale Strassenbauprogramm wird als rollende Planung alle zwei Jahre aktualisiert. Das aktuelle Programm für den Zeitraum 2022–2036 wurde vom Regierungsrat mit Beschluss vom 24. August 2021 genehmigt. Das Strassenbauprogramm weist im Sinne einer Finanz-, Mittelfrist- und Langfristplanung die geplanten Investitionstätigkeiten im Strassenbau über einen Zeitraum von 15 Jahren aus. Es berücksichtigt jeweils die neusten Erkenntnisse hinsichtlich Kosten und Realisierung der Projekte, wobei diese bei Aufnahme ins Programm auf ihren Nutzwert überprüft werden, woraus sich die zugeordneten Prioritäten ergeben. Für den Langsamverkehr ist das Strassenbauprogramm insoweit von (hoher) Bedeutung, als darin die entsprechenden Projekte im Bereich des Alltagsverkehrs ebenfalls ihren Niederschlag finden.

2.6 Mountainbike-Konzept

Das Mountainbike-Konzept ist eine Planungsgrundlage für das Mountainbiken im Kanton Schwyz und orientiert sich an langfristigen Grundsätzen und Massnahmen. Mit einem Zielbild 2040 zeigt es auf, wie sich das Mountainbiken im Kanton Schwyz entwickeln kann, welche Infrastrukturen dafür vorhanden oder noch notwendig sind und wie Nutzungskonflikte mit Wanderern, Bewirtschaftern und dem Natur- und Landschaftsschutz vermieden werden können. Es berücksichtigt dabei räumliche, ökologische und wirtschaftliche Aspekte sowie die Koordination mit den Nachbarkantonen. 32 Grundsätze zeigen die Stossrichtungen auf, ohne dabei parzellenscharf oder grundeigentümerverbindlich zu sein.

Zur Veranschaulichung, wie das Mountainbike-Konzept konkret umgesetzt werden kann, werden Planungsbeispiele für die Realisierung von Mountainbike-Routen, -Pisten und -Anlagen aufgeführt. Ablaufschemata verdeutlichen die Planungsschritte, das Bewilligungsverfahren und die Zuständigkeiten.

Für die Planung, die Erstellung und den Unterhalt der Mountainbike-Infrastruktur ist grundsätzlich die jeweilige Trägerschaft verantwortlich. Dabei begrüsst der Kanton private Initiativen im Sinne des MTB-Konzepts und unterstützt diese im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten. Die zu erarbeitende kantonale Velogesetzgebung wird dann voraussichtlich auch Aussagen machen zur (Mit-)Finanzierung der verschiedenen Radinfrastrukturen durch die öffentliche Hand.

Der Regierungsrat genehmigte das Mountainbike-Konzept am 1. Februar 2022 und erteilte den Auftrag, es in den kantonalen Richtplan im Bereich des Radverkehrs aufzunehmen. Das Mountainbike-Konzept und seine Begleitdokumente sind auf der Homepage des Kantons aufgeschaltet.

2.7 Regierungsprogramm

In seinem Regierungsprogramm für die Jahre 2020 bis 2024 hat der Regierungsrat die Schwerpunkte auf die Digitalisierung sowie die Nachhaltigkeit gesetzt. Im Bereich Verkehr und Mobilität hat er das Ziel gesetzt, dass alle Verkehrsträger zweckmässig aufeinander abgestimmt sind und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Dabei soll ein Fokus auf den Velowegen liegen. Als Massnahmen sollen mit einer effizienten Organisation die Ansprüche aller Verkehrsträger koordiniert und zuverlässige, nachfrageorientierte Verbindungen im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr sichergestellt werden. Dies soll massgeblich dazu beitragen, das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

3. Gesetzliche Regelungen und Organisationsstruktur

3.1 Geltendes kantonales Recht

Der Langsamverkehr bzw. bestimmte seiner Aspekte sind auf kantonaler Stufe heute im Kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz vom 18. Mai 2004 (KFWG, SRSZ 443.210) sowie im StraG und der dazugehörigen Strassenverordnung geregelt.

Bezüglich des vorliegend primär interessierenden Veloverkehrs hält § 8 StraG fest, dass Radrouten Verkehrsflächen und Verkehrsverbindungen für Radfahrer als Teil der Strassenfläche oder als abgetrennte oder kombinierte Rad-/Gehwege sind. Gemäss § 6 StraV bestehen Radrouten aus den kantonalen Radrouten und den Nebenrouten der Bezirke und Gemeinden. Das kantonale Radroutenkonzept koordiniert die Radrouten zwischen den Gemeinden, Bezirken und dem Kanton. Es bestimmt die kantonalen Radrouten entlang von Hauptstrassen und setzt Prioritäten bei der Umsetzung (§ 7 Abs. 1 und 2 StraV). Die Gemeinden legen die Nebenrouten und die örtlichen Radwege in Absprache mit den Bezirken in der Nutzungsplanung nach dem Planungs- und Baugesetz fest (§ 8 StraV). § 9 Abs. 1 und 2 StraV sehen schliesslich vor, dass für die Erstellung und die Signalisation der Radrouten auf oder entlang von Strassen der Strassenträger zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt und dass die Kosten von Nebenrouten und örtlichen Radwegen, die nicht entlang von bestehenden Strassen führen, zu Lasten der Gemeinden gehen.

Im Rahmen der Umsetzung des neuen Bundesgesetzes über Velowege im kantonalen Recht (siehe dazu unten Ziff. 3.4) werden (auch) diese Regelungen zu überprüfen sein.

3.2 Aktuelle Organisations- und Finanzierungsstruktur beim Kanton

Seit dem 1. Januar 2021 ist das Tiefbauamt für die Belange des Langsamverkehrs zuständig (§ 7 Bst. j der Vollzugsverordnung über die Aufgaben und die Gliederung der Departemente und der Staatskanzlei vom 11. September 2007 [VVAG, SRSZ 143.111]). Die Projekte, welche von der Fachstelle Langsamverkehr (abseits der Kantonsstrassen) ausgearbeitet werden, werden (bislang) nicht über die Spezialfinanzierung Strassenbau, sondern über die ordentliche Staatsrechnung finanziert und sind nicht im Strassenbauprogramm enthalten. Andererseits werden Sanierungen und Ausbauten im Rahmen von Kantonsstrassenprojekten des Tiefbauamtes nicht separat hinsichtlich der Verkehrsarten (Fuss-, Veloverkehr, MIV, ÖV) aufgeschlüsselt. Wie bereits angetönt, werden bei der Umsetzung des neuen eidgenössischen Veloweggesetzes im kantonalen Recht insbesondere auch die gesamten Finanzierungsgrundlagen zu überprüfen und die bisherigen Trennlinien allenfalls anzupassen sein. Darauf zielt auch die vom Kantonsrat erheblich erklärte Motion M 8/19: «Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Finanzierung» ab. Der Regierungsrat wird seine diesbezüglichen Anträge mit seinem Bericht und Vorlage zu einem neuen kantonalen Velogesetz vorlegen. Die Vernehmlassung dazu soll gemäss aktuellem Planungsstand im November diesen Jahres eröffnet werden.

Für die Fachstelle Langsamverkehr stehen derzeit folgende fünf Handlungsfelder im Bereich Velo im Mittelpunkt:

- Netzkonzeption: Planung und Bereitstellung eines sicheren und attraktiven Alltags- und Freizeitveloroutennetzes;
- Qualität: Sicherstellung einer einheitlichen Qualität der Veloinfrastruktur (Standards);
- Wissenstransfer: Förderung des Wissensaustausches, Anbieten von Beratungen, Velokampagnen;
- Kommunikation: Förderung durch Information;
- Datengrundlagen: Aufbau und Bewirtschaftung einer aussagekräftigen Datenbasis zum Veloverkehr.

Mit der Überführung der Fachstelle Langsamverkehr in das Tiefbauamt ergibt sich die Möglichkeit, die Aspekte des Veloverkehrs über alle Planungs- und Realisierungsebenen, also vom Richtplan über Betriebs- und Gestaltungskonzepte bis hin zum Bau und betrieblichen Unterhalt, stufengerecht zu begleiten. Nebst den aufgeführten Schwerpunkten beschäftigt sich die kantonale Fachstelle Langsamverkehr mit zahlreichen weiteren strategischen und operativen Fragen rund um das Velo wie etwa Signalisationen, Parkierungsflächen und Fördermassnahmen.

3.3 Aufgaben der Gemeinden und Zusammenarbeit mit diesen

Wie bereits ausgeführt, legen die Gemeinden gemäss gesetzlicher Regelung die Nebenradrouten und die örtlichen Radwege in ihrer Nutzungsplanung fest, und sie sind alsdann auch für die Realisierung und den Unterhalt der entsprechenden Infrastruktur verantwortlich.

Eine Umfrage Anfang 2022 bei den Bezirken und Gemeinden zeigte, dass entsprechende Festlegungen nur bei einigen wenigen Gemeinden und Bezirken vorhanden sind. Oftmals finden sich Aussagen zum Veloverkehr in den kommunalen Richtplänen oder in gewissen Radroutenkonzepten (bspw. zur Schulwegsicherheit). Gemeinden, welche an Agglomerationsprogrammen partizipieren, setzen sich sodann unter diesem Aspekt mit Fragen zu Fuss- und Radwegnetzen auseinander und haben entsprechende Massnahmen definiert.

In Erinnerung zu rufen ist, dass adäquate Veloinfrastrukturen bzw. die Möglichkeit, Strassen und Wege mit dem Velo zu befahren, nicht nur entlang solcher spezifischer Radrouten, sondern weitverbreitet auch auf dem übrigen (lokalen) Strassennetz vorhanden sind. Auch wenn planerische Festsetzungen in den Planungen der Gemeinden bislang weitgehend fehlen, bedeutet dies somit nicht, dass auf deren Gebiet auch faktisch kaum Velorouten und – wege vorhanden wären. Gerade in eher ländlichen Regionen mit einer begrenzten Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdichte verhält es sich denn auch so, dass eine spezifische, vom gegebenen Strassennetz losgelöste Planung und Lenkung der Langsamverkehrsströme weder realistisch noch zwingend notwendig ist.

Dennoch zeigt das oben erwähnte Kantonale Radroutenkonzept auch die bestehenden und künftig geplanten (Neben-)Radrouten der Gemeinden auf (siehe dazu auch unten Ziff. 5). Auch darüber hinaus besteht in verschiedenen Belangen des Langsamverkehrs eine enge Zusammenarbeit zwischen den zuständigen kantonalen und kommunalen Stellen.

Die Fachstelle Langsamverkehr bietet ihre Expertise und ihr KnowHow beim Umgang mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie allen anderen Arten des muskelbetriebenen Freizeitverkehrs an. Sie berät Gemeinden und Bezirke, Private und andere Körperschaften bei der Planung, Umsetzung und Sicherung durchgehender und verkehrssicherer Wegnetze. Die Fachstelle ist zudem kantonsweit zuständig für die Erstellung und den Unterhalt der Signalisation der Velorouten. Im Bereich Mountainbike ist sie zudem Anlaufstelle für allgemeine Auskünfte, die Beurteilung der Streckentauglichkeit, die Koordination verschiedener Zuständigkeiten sowie die Signalisation.

3.4 Ausblick auf das eidgenössische Veloweggesetz

Das Schweizer Stimmvolk und alle Stände haben am 23. September 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Im Kanton Schwyz befürworteten rund 62.5 % (CH: 73.6 %) die Vorlage. Damit wurde in Art. 88 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) die Kompetenz des Bundes, für Fuss- und Wanderwegnetze Grundsätze festzulegen, entsprechend auf Velowegnetze ausgeweitet. Damit sollen übergeordnete Grundsätze statuiert werden können, um das Velofahren einheitlich und über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg zu fördern.

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 19. Mai 2021 die Botschaft zum neuen Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) zuhanden des Parlaments verabschiedet. Nach einer ersten

Beratung in beiden Räten an der Herbst- bzw. Wintersession 2021 haben National- und Ständerat an der Frühjahrssession 2022 das neue Gesetz verabschiedet. Dieses orientiert sich am Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 (FWG, SR 704) und berücksichtigt die spezifischen Anforderungen des Veloverkehrs. Kernstück des neuen Gesetzes ist die Verpflichtung der Kantone zur Planung und Verwirklichung von Velowegnetzen für den Alltags- und Freizeitverkehr. Damit die gewünschte Netzwirkung erzielt wird, sollen die Pläne behördenverbindlich sein. Das Veloweggesetz enthält Qualitätsziele (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv) im Sinne von übergeordneten Planungsgrundsätzen, ohne den Umsetzungsspielraum der Kantone einzuschränken. Die Kantone haben fünf Jahre Zeit, ab Inkraftsetzung des Gesetzes die Velowegnetzpläne für den Alltags- und Freizeitverkehr zu erstellen. Für die Umsetzung der Velowegnetze wird den Kantonen eine Frist von 20 Jahren eingeräumt. Das Veloweggesetz sieht im Weiteren vor, dass Velowegnetze oder Teile davon ersetzt werden müssen, wenn sie die Anforderungen an die Sicherheit und die Attraktivität nicht mehr erfüllen und aufgehoben werden müssen.

Mit dem neuen Veloweggesetz, das voraussichtlich Anfang 2023 in Kraft tritt, werden den Kantonen Leitplanken und Vorgaben für den Umgang mit dem Veloverkehr gesetzt. Sie sind gehalten, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Der Regierungsrat ist gewillt, diesen Gesetzesauftrag zeitnah anzugehen. Angesichts der spezifischen Thematik sowie der verschiedenen Regulierungstatbestände bietet sich die Schaffung eines eigenen kantonalen Velogesetzes an. Ein solches wurde bereits in die Jahresplanung des Regierungsrates aufgenommen, und demgemäss ist vorgesehen, nach der Erarbeitung des Gesetzesentwurfs im November 2022 die öffentliche Vernehmlassung dazu zu starten.

4. Bestehende Veloinfrastruktur im Kanton Schwyz

Wie unter Ziffer 1 hiavor bereits angesprochen, wurde dem Kantonalen Radroutenkonzept von 2015 eine Gesamtlänge von 215 km zu Grunde gelegt. Hinzu kommen rund 12 km Ausweichrouten abseits von Kantonsstrassen und etwa 58 km Nebenrouten von Bezirken und Gemeinden. Das Radroutenkonzept bildet die Hauptrouten auf dem Kantonsstrassennetz sowie einzelne Ausweichrouten abseits davon ab und koordiniert die Radrouten zwischen den Gemeinden, Bezirken und dem Kanton. Die Nebenradrouten der Bezirke und Gemeinden werden im Konzept als orientierenden Planinhalt bezeichnet.

Im Rahmen der Überarbeitung des Radroutenkonzeptes wurden die Veloinfrastrukturen neu erfasst. Hierfür wurde eine Radrouten- und Schwachstellenanalyse auf den Kantons- und Verbindungsstrassen erstellt. Dabei wurde die Radinfrastruktur auf den 218 km des kantonalen Strassennetzes wie folgt klassiert: 12 % gut, 11 % ausreichend, 42 % Mischverkehr, 21 % Neubau, 13 % Verbesserung, 1 % ohne Radinfrastruktur.

Zu wiederholen ist an dieser Stelle, dass sich adäquate Veloinfrastrukturen bzw. die Möglichkeit, Strassen und Wege mit dem Velo zu befahren, nicht nur auf die eben aufgeführten Kantons- und Verbindungsstrassen beschränkt, sondern weitverbreitet auch auf dem übrigen Strassennetz vorhanden sind. Insbesondere in den Dörfern und ihren Quartieren lassen sich die vorhandenen Verkehrsflächen mit dem Velo regelmässig auch ohne spezifische Abtrennungen oder Markierungen sicher benützen. Solche weitverbreiteten (faktischen) Veloverbindungen lassen sich längenmässig aber naturgemäss nicht sinnvoll erfassen und darstellen.

Sodann stellen zahlreiche vergangene und künftige Strassensanierungen und -ausbauten zwar nicht spezifische Projekte des Langsamverkehrs dar, wirken sich auf diesen aber dennoch gewinnbringend aus. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang etwa neue oder sanierte Querungsstellen und Ab-/Auffahrten sowie neue Markierungen, Signalisationen und (LED-)Beleuchtungen, welche im Zuge von Sanierungsprojekten erstellt werden.

Als grössere Projekte des Kantons aus den letzten sechs Jahren, die auch einen direkten Ausbau der Veloinfrastruktur beinhalteten, können folgende genannt werden:

Jahr*	Strassennummer & Abschnitt	Neue Infrastruktur	Länge [m]
2016	3; Grosskreisel, Siebnen	Radstreifen	200
	8; Schwyz – Sattel, Spissi und Spiegelberg	Verbreiterung Radstreifen talseits	385
	387; Schwyz – Muotathal, Gibelhorn 1. Etappe	Radstreifen talseitig	900
2017	2; Kreuzung Bahnhofstrasse – Gotthardstrasse, Schwyz	Verlängerung Rad-/Gehweg Neue Knotengestaltung	100
	3; Buttikon Ost – Reichenburg West	Rad-/Gehweg, Radstreifen und Trottoir mit Radfahren gestattet	total 1890
	386 Gross – Steinbach	Rad-/Gehweg seeseitig	1950
2018	2; Kernentlastung Lachen Ast West	Rad-/Gehweg (Entflechtung vom MIV)	120
	2b; Brunnen – Gersau, Langmatt	Radstreifen bergseits Rad-Gehweg talseits	total 80
	3; Galgenen Ost – Siebnen	Radstreifen beidseitig	total 1400
2019	2b; Brunnen – Gersau, Forstegg	Radstreifen bergseits Rad/Gehweg talseits	total 620
2020	3; Freienbach Ost	Radstreifen beidseitig Neue Knotengestaltung	total 720
	8; Biberbrugg, Brücke SOB	Rad-/Gehweg nordseitig	165
	8; Biberbrugg - Chaltenboden	Radstreifen beidseitig	total 1960
2021	2; Fahrradstreifen Luzernerstrasse, Merlischachen	Radstreifen bergseitig	120
	387; Schwyz – Muotathal, Gibelhorn 2. Etappe	Radstreifen talseits	490
		Total neue Radinfrastrukturen	11 800

*Jahr der Inbetriebnahme

Weitere Aufwertungen und Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs ergaben sich sodann in Zusammenhang mit neuen Umfahrungsstrecken (Kernentlastung Lachen, Südumfahrung Küssnacht), wodurch die bestehenden Ortsdurchfahrten massgeblich vom motorisierten Verkehr entlastet werden, sowie verbreiterten Bergstrassen (Ibergeregg, Sattellegg).

Die offiziell signalisierten Mountainbike-Routen im Kanton haben eine Gesamtlänge von rund 384 km. Im Vergleich dazu gibt es rund 1700 km signalisierte Wanderwege, welche aber zu einem grossen Teil auch mit Mountainbikes befahren werden können. Die signalisierten Mountainbike-Routen verlaufen hauptsächlich auf Wald- und Güterstrassen sowie auf Wanderwegen. Daneben gibt es im Kanton Schwyz derzeit vier Mountainbike-Anlagen (Pumptracks Wollerau, Pfäffikon und Altendorf sowie Skillpark Oberiberg) und eine Mountainbike-Piste im Ingenbohlwald.

5. Massnahmenplan

5.1 Handlungsbedarf Veloinfrastrukturen

Wie oben dargelegt, verfügt der Kanton bereits über verschiedene strategische, konzeptionelle und planerische Grundlagen bezüglich des bestehenden und inskünftig geplanten Radroutennetzes. Das primär relevante und entsprechend breit gefächerte Instrument bildet dabei das Kantonale Radroutenkonzept aus dem Jahr 2015. Dieses stellt ein übergeordnetes Planungsinstrument dar, das ausgehend von den ausgemachten Defiziten oder Verbesserungsmöglichkeiten bei der Veloinfrastruktur im Bereich der Kantonsstrassen in nicht abschliessender Weise und somit auch noch nicht auf der Ebene einer konkreten Projektdefinition den mittel- und langfristigen Handlungsbedarf auf den einzelnen Kantonsstrassenabschnitten aufzeigt. Mit der zusätzlichen Darstellung der Nebenradrouten von Bezirken und Gemeinden sollen im Weiteren die kantonalen und kommunalen Radrouten aufeinander abgestimmt werden. Damit einhergehend werden schliesslich eine Erhöhung des Sicherheitsniveaus, eine Steigerung der Attraktivität und Alltagstauglichkeit der Veloinfrastruktur sowie die Förderung einer nachhaltigen Mobilität angestrebt.

Mit seinem Radroutenkonzept verfügt der Kanton also insbesondere bezüglich des Alltagverkehrs bereits seit mehreren Jahren über eine integrale Erfassung einerseits der bestehenden und andererseits noch zu verbessernden oder neu zu realisierenden Veloinfrastruktur. Dieses Konzept bildet nach wie vor eine gute und weitgehend aktuelle, strategische Arbeitsgrundlage.

Gerade die Veloinfrastruktur entlang von Kantonsstrassen lässt sich regelmässig nicht unabhängig von der übrigen Strassenfläche beplanen und bearbeiten, so dass sich entsprechende Massnahmen wie etwa die Neuerstellung eines kombinierten Rad-/Gehwegs nur im Rahmen eines Gesamt-sanierungsprojekts für die betreffende Strasse realisieren lassen. Hieraus resultieren indes zahlreiche weitere Herausforderungen, die sich häufig in einer langen Verfahrensdauer niederschlagen.

Dies gilt in noch grösserem Ausmass dann, wenn Velowege abseits von bestehenden Strassen «durchs Grüne» neu erstellt werden sollen. Hierfür bedarf es nicht nur einer vorgängigen Nutzungsplanung, sondern insbesondere auch Landerwerbsverhandlungen, denen sich die betroffenen Grundeigentümer häufig klar ablehnend gegenüberstellen (siehe dazu auch unten Ziff. 6).

Nachdem der Kantonsrat mit der Erheblicherklärung der Motion M 19/19 explizit (nochmals) einen «Massnahmenplan Radrouten» fordert, werden die im öffentlich aufgeschaltete Radroutenkonzept aufgeführten Massnahmen nachfolgend nochmals summarisch wiedergegeben. Gleichzeitig wird der aus aktueller Sicht geplante Planungs- und Realisierungszeitpunkt dieser Projekte gemäss dem geltenden Strassenbauprogramm angegeben.

Kantonsstrasse Nr.	Abschnitt	Gemeinde	Massnahme	Planungs- und Realisierungszeitraum gemäss Strassenbauprogramm
2	Merlischachen – Sumpf – Küssnacht	Küssnacht	– Rad- und Fusswegneubau – Radstreifenausbau (Verbreiterung)	Realisierung ab 2023
2	Fischchratten – Arth	Arth	– Rad- und Fusswegneubau (kombiniert) – Kernfahrbahn (Dorf Arth)	– Planung 2. Etappe ab 2022 – Realisierung 1. Etappe ab 2023 – realisiert

2	Knoten Arth	Arth	– Optimierung/Änderung Knotenform	– Planung ab 2022 – Realisierung ab 2025
2	Bernerhöhe – Lauerz	Arth/Lauerz	– Querungsmöglichkeit Bernerhöhe – Rad- und Fusswegneubau (kombiniert)	Planung ab 2025
2	Ausgang Lauerz – Seewen Autobahnanschluss	Lauerz/Schwyz	– Rad- und Fusswegausbau	Planung ab 2025
2	Kreuzung Bahnhofstrasse – Gott-hardstrasse	Schwyz	– Fortsetzung bestehender Rad- und Fussweg – Neue Radfahrerführung im Knotenbereich	2017 realisiert
2	Zugerstrasse – Fänn	Küssnacht	– Rad- und Fusswegneubau (kombiniert)	– Planung sistiert – Abhängigkeit zu Projekt Anschluss A4 Küssnacht (ASTRA)
2b	Küssnacht SUK2 – Kantonsgrenze Luzern	Küssnacht	– Kombiniertes Rad- und Fussweg	– nicht im Strassenbauprogramm eingestellt – Anhängigkeit zu Projekt SUK 2
2b	Kantonsgrenze Luzern – Brunnen	Gersau/Ingenbohl	– Freigabe des Trottoirs für den Radverkehr – Radstreifenneubau	– teilweise bereits umgesetzt – Realisierung Strassenausbau Ober Nas – Rotschuo ab 2025
3	Freienbach – Löwenkreuzung (Pfäffikon)	Freienbach	– Noch nicht definiert	– nicht im Strassenbauprogramm eingestellt – Belagssanierung 2022/23 vorgesehen
3	Kurve Lidwil	Altendorf	– Radstreifenneubau	nicht im Strassenbauprogramm eingestellt
3	Altendorf (Ende) – Lachen (Anfang)	Altendorf/Lachen	– Radstreifenneubau	– in Planung – Realisierung ab 2024
3	Diga – Hornbach Galgenen – Siebnen	Galgenen	– Radstreifenneubau – Radstreifenausbau – Rad- und Fusswegneubau	– Ortsdurchfahrt Galgenen in Planung – Galgenen Ost – Siebnen 2018 realisiert
3	Grosskreisel Siebnen	Galgenen/Schübelbach/Wangen	– Radstreifenneubau	2016 realisiert
3	Siebnen – Schübelbach	Schübelbach	– Radstreifenneubau	Planung ab 2026
3	Schübelbach – Buttikon	Schübelbach	– Radstreifenneubau	Planung nach 2036
3	Buttikon – Reichenburg	Schübelbach / Reichenburg	– Neubau Radweg	2017 realisiert

			– Neubau kombinierter Rad- und Fussweg	
3	Reichenburg – Kantonsgrenze St. Gallen	Reichenburg	– Noch nicht definiert	Planung nach 2036
8	Autobahnan-schluss Brunnen – Ibach	Brunnen/ Schwyz	– Anpassung Rad-fahrerführung bei Umbau Autobahn-anschluss	– nicht im Strassenbau-programm eingestellt – Abhängigkeit zu Pro-jekt Axen
8	Schwyz (Ver-kehrsamt) – Sat-tel	Schwyz/Sattel	– Radstreifenausbau	– nicht im Strassenbau-programm eingestellt – Verbreiterung Rad-streifen in Etappen (Baulicher Unterhalt)
8	Doppelspur (Tu-nellen) – Über-führung Bi-beregg	Sattel/ Rothenthurm	– Radstreifenneubau (bergwärts)	– in Planung – Realisierung ab 2024
8	Dritte Altmatt Nord – Höli	Rothenthurm/ Einsiedeln	– Beidseitiger Rad-streifenneubau	Projektauflage erfolgt (Einsprachen hängig)
8	Höli – Bi-berbrugg	Einsiedeln/ Feusisberg	– Strassenneubau mit beidseitigem Radstreifen	Projektauflage erfolgt (Einsprachen hängig)
8	Bahnhof Biber-brugg – Chalten-boden	Feusisberg	– Noch nicht definiert	– Projektwettbewerb durchgeführt – Planung ab 2023
8	Schindellegi – Kreisel Feusis-berg	Feusisberg	– Radstreifenausbau	– teilweise umgesetzt – im Übrigen nicht im Strassenbauprogramm eingestellt
25	Arth – Kantons-grenze ZG	Arth	– Noch nicht definiert – Erstellen eines Massnahmenkon-zepts	– Planung ab 2022 (voraussichtlich kom-binierter Rad-/Gehweg) – Realisierung ab 2026
368	Autobahnan-schluss Fänn – Kreisel Emmi	Küssnacht	– Kombiniertes Rad- und Fussweg (bis Fännweg) – Ab Fännweg beid-seitiger Radstrei-fen	– Projekt genehmigt – Realisierung in Abhän-gigkeit mit Projekt An-schluss A4 Küssnacht (ASTRA)
386	Ortsdurchfahrt Gross (Nügüetli – Grossbach)	Einsiedeln	– Ausserorts beidsei-tiger Radstreifen-neubau – Innerorts Kern-fahrbahn	Planung ab 2024 (in Etappen)
386	Ruestel – Rich-tung Euthal	Einsiedeln	– Noch nicht definiert – Erstellen eines Massnahmenkon-zepts	– Massnahmenkonzept erstellt – Planung ab 2022

386	Euthal – Unteriberg	Einsiedeln/ Unteriberg	– Noch nicht definiert – Erstellen eines Massnahmenkonzepts	– Massnahmenkonzept erstellt – Planung ab 2021 (in Etappen) – Realisierung Schweig – Höhport ab 2024
386.1	Dorf Einsiedeln	Einsiedeln	– Noch nicht definiert – Erstellen eines Massnahmenkonzepts	nicht im Strassenbauprogramm eingestellt
387	Grossteinstrasse – Grund	Schwyz	– Rad- und Fusswegneubau – Radstreifenneubau	– in Planung – Realisierung ab 2024
387	Grund – Schlattli (inklusive Gibelhorn)	Schwyz	– Einseitiger Radstreifen bergwärts	– 1. + 2. Etappe Gibelhorn realisiert – Planung 3. + 4. Etappe ab 2023
387	Schlattli – Eingangs Muotathal Dorf	Muotathal	– Radstreifen beidseitig – Rad- und Fusswegneu/-ausbau	Planung ab 2024 (in Etappen)
390	Feldmoosstrasse – Wangen	Lachen/Wangen	– Rad- und Fusswegneubau (kombiniert)	Planung ab 2025
390	Wangen – Lägerten	Wangen/Tuggen	– Rad- und Fusswegneubau (kombiniert)	Realisierung Holeneich – Lägerten ab 2023 (Einsprachen hängig)
390	Tuggen Ost – Grynau	Tuggen	– Rad- und Fusswegneubau (kombiniert)	– in Planung – Realisierung ab 2024

Mit den «Objektblätter Gemeinden» macht das Kantonale Radroutenkonzept im Weiteren Aussagen zu Nebenrad- sowie Ausweichrouten von insgesamt 19 Gemeinden, womit einerseits eine körperschaftsübergreifende Koordination ermöglicht und andererseits ein strategisches Planungsinstrument für den Veloverkehr auch für die Gemeinden zur Verfügung gestellt werden soll.

5.2 Projekte der Agglomerationsprogramme

Teilweise ergänzend, teilweise überschneidend werden der Vollständigkeit halber schliesslich auch noch die in den genehmigten Agglomerationsprogrammen aufgenommenen Projekte aus dem Bereich Langsam-/Veloverkehr dargestellt.

Agglomerationsprogramm 1. Generation

Federführung Gemeinden	Federführung Tiefbauamt
– Zusätzliche Radabstellplätze in den Zentren der Agglo Obersee – Punktuelle Massnahmen für den Radverkehr in Feusisberg	– Punktuelle Massnahmen für den Radverkehr auf der Strecke Lachen – Altendorf

Agglomerationsprogramm 2. Generation

Federführung Gemeinden	Federführung Tiefbauamt
– Regionales und kantonales Langsamverkehrs-Netz – Sofortmassnahmen Langsamverkehr – Niveaugleiche Gleisquerungen – Öffentliche Veloparkierung – Zugang/Querung Bahnhof Freienbach – Zugang/Querung Bahnhof Wollerau	– Keine Projekte

Agglomerationsprogramm 3. Generation

Federführung Gemeinden	Federführung Tiefbauamt
– Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht – Küssnacht, Schulhaus Ebnet – Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr kurzfristig – Uferwanderweg Brunnen inklusive Fuss- und Radbrücke Hopfräben – Quaianlage Brunnen – Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (1. Etappe) – Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Ingenbohl – Aggloradroute Steinen – Seewen - Brunnen – Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde Schwyz (2. Etappe)	– Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Eilbögli) – Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht – Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Merlischachen – Sumpf – kantonales Radroutennetz (1. Etappe) – Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Ober-Ibach Muotabrücke-Postplatz Ibach – Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) – Teil Autobahnanschluss Brunnen – Ibach

5.3 Aktuelle Veloinfrastrukturprojekte beim Kanton

Ergänzend zum oben aufgeführten Massnahmenplan werden nachfolgend einige beim kantonalen Tiefbauamt derzeit in Bearbeitung befindliche grössere Projekte kurz beschrieben, die in wesentlichen Teilen (auch) Veloinfrastruktur betreffen (die vorgestellte Ziffer bezieht sich dabei wiederum auf die Nummer der betreffenden Kantonsstrasse).

2 / Radweg Merlischachen – Sumpf, Küssnacht:

In Zusammenarbeit mit dem Bezirk Küssnacht wird zwischen Merlischachen und dem Quartier Sumpf auf einer Länge von circa 1.26 km ein kombinierter Rad-/Gehweg erstellt. Im Innerortsbereich von Merlischachen ist bergwärts ein Radstreifen vorgesehen. Der Baubeginn ist für 2023 vorgesehen.

2b / Strassenausbau Ober Nas – Rotschuo, Gersau:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wird im Rahmen des Sanierungs- und Ausbauprojektes das seeseitige Trottoir verbreitert und als Rad-/Gehweg ausgebildet. Auf der bergseitigen Fahrbahn (Richtung Küssnacht) wird ein Radstreifen markiert. Die öffentliche Auflage erfolgt voraussichtlich im Frühsommer 2022.

2b / Schwyzerstrasse, Ingenbohl:

Die bestehende Rad-/Gehweganlage entlang der Schwyzerstrasse wird im Rahmen des Sanierungsprojektes aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen durch beidseitige Radstreifen ersetzt. Die Projektauflage erfolgt im Frühling 2022.

3 / Hirschenbrücke, Altendorf:

Die fehlende Radverbindung zwischen Altendorf und Lachen soll im Bereich Hirschenbrücke neu mit einem separaten Steg für den Langsamverkehr gewährleistet werden. In Rahmen des Projektes werden der Knoten Hirschen und die Langsamverkehrsführung bis zum Knoten Seehof angepasst. Die Projektauflage ist im Sommer 2022 geplant.

3 / Ortsdurchfahrt Galgenen:

Im Rahmen dieses Projektes wird einerseits die Kapazität der Knoten erhöht und andererseits die fehlende Veloverkehrsinfrastruktur mittels beidseitiger Radstreifen sichergestellt. Die Projektauflage erfolgt voraussichtlich im Sommer 2022.

8 / Lustnau – Biberegg, Rothenthurm:

Die bestehende Radstreifen-Lücke auf der Südrampe der Hauptstrasse Nr. 8 soll geschlossen werden. Auf dem Abschnitt Lustnau – Biberegg wird der Strassenquerschnitt um einen bergwärts führenden Radstreifen verbreitert. Die Projektauflage erfolgt im Frühling 2022.

8 / Dritte Altmatt Nord – Höli Biberbrugg:

Das Projekt für dieses rund 3.9 km langen H8-Teilstückes sieht vor, in beide Richtungen Radstreifen zu markieren. Die Projektauflage erfolgte im Januar 2010. Zur Zeit sind immer noch mehrere Einsprachen hängig. Es wird angestrebt, im Sommer 2022 über die Projektgenehmigung zu entscheiden.

8 / Langsamverkehrsführung Biberbrugg – Chaltenboden:

Zur Bestimmung eines funktionsfähigen und fachlich breit abgestützten Projektes für die Führung des Langsamverkehrs zwischen Biberbrugg und Chaltenboden mittels eines talseitigen Rad- und Gehweges wurde ein Projektwettbewerb durchgeführt. Das Siegerprojekt wird zum Bauprojekt mit Kostenvoranschlag weiterentwickelt, welches der Regierungsrat dann dem Kantonsrat zur Bewilligung der erforderlichen Ausgabe vorlegen wird.

25 / Ausbau Arth – Walchwil, Arth:

Im Rahmen der vor kurzem gestarteten Planung (Vorprojekt) wird im Ausserortsbereich zwischen Arth und Walchwil ein neuer kombinierter Rad- und Gehweg, seeseitig, weiterverfolgt. Die Projektauflage findet voraussichtlich 2024 statt.

386 / Birchli – Stollern, Einsiedeln:

Mit der vor kurzem gestarteten Planung soll für den gesamten Streckenabschnitt die Situation für den Langsamverkehr verbessert und sicher gestaltet werden. Für die bergwärts fahrenden Velofahrer wird ein Radstreifen erstellt. Beim Knoten Birchli werden Verbesserungen geprüft. Die Projektauflage erfolgt voraussichtlich Mitte 2023.

386 / Schweig – Höhport, Euthal:

Neben dem Ausbau der Strassenanlage sieht die Planung zwischen Schweig und Höhport seeseitig einen kombinierten Rad- und Gehweg vor. Die Projektauflage findet voraussichtlich im Frühjahr 2023 statt.

387 / Ausbau Grundstrasse, Schwyz:

Neben den örtlichen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Knotenbereichen werden mit dem Projekt auch ein Radstreifen in Richtung Muotathal sowie in Richtung Schwyz auf dem Abschnitt Knoten Grossstein-/Grundstrasse bis Schützenhaus ein kombinierter Rad-/Gehweg umgesetzt. Die Projektauflage erfolgt voraussichtlich im Herbst 2022.

390 / Hohleneich – Lägeten, Tuggen:

Das Projekt verfolgt eine klare Trennung der Verkehrsregime. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens ist auf dem gesamten Projektperimeter ein kombinierter Rad-/Gehweg vorgesehen.

Nach erfolgter Projektauflage sind mehrere Einsprachen eingegangen, über die im Frühling 2022 entschieden werden soll.

390 / Tuggen Ost – Grynau, Tuggen:

Im Rahmen des Vorprojektes wurden diverse Linienführungen für den Langsamverkehr untersucht. Die Abklärungen betreffend einer alternativen Langsamverkehrsführung über bestehende Meliorationsstrassen (Eigentümerin Linthebene Melioration) konnten noch nicht abgeschlossen werden.

Seedamm, Pfäffikon – Rapperswil:

Auf dem Seedamm werden die Fussgänger und Velofahrer heute in abwechselndem Verkehrsregime auf Radstreifen, kombinierten Rad-/Gehwegen oder Wegen abseits der Strasse geführt. Für Velos ist die Situation entlang der sehr stark befahrenen Strasse (DTV 25 000 Fz.) zu verbessern. Hierfür wurde eine Planungsstudie samt Variantenstudium in Auftrag gegeben, die bis im Herbst 2022 vorliegen soll. Anschliessend ist eine Bestvariante zu bestimmen und weiterzuverfolgen.

2b / Südumfahrung Küssnacht, zweiter Abschnitt:

Nachdem im September 2021 der erste Teil der Südumfahrung Küssnacht vollständig in Betrieb genommen werden konnte und damit im Bereich Ebnet bis Dorfzentrum Küssnacht auch für den Langsamverkehr massgebliche Verbesserungen realisiert werden konnten, arbeitet der Kanton derzeit am Vorprojekt für den zweiten Teil der Umfahrung. Mit dem neuen Tunnel Pfaffenhaut würde die Grepperstrasse zwischen Räbmatt und Breitfeld vom Durchgangsverkehr entlastet, woraus auch eine Aufwertung der Langsamverkehrsführung resultieren würde.

Neue Axenstrasse:

Im Auftrag des Bundes planen die Kantone Schwyz und Uri zwischen Brunnen und Flüelen (bzw. Gumpisch) mittels zwei neuer Tunnel die Verlegung der Axenstrasse in den Berg. Die bestehende Axenstrasse muss in der Folge ebenfalls saniert werden, soll danach aber grundsätzlich nurmehr für den örtlichen Erschliessungs-, den Tourismus- sowie den Langsamverkehr zur Verfügung stehen. Daraus ergibt sich eine massive Aufwertung und Sicherheitserhöhung für den Langsamverkehr auf dem Abschnitt zwischen Brunnen und Gumpisch.

Neuer Autobahnanschluss und – zubringer Wangen Ost:

Im Februar 2022 hat der Regierungsrat dem Baudepartement den Auftrag erteilt, im Hinblick auf einen neuen Autobahnanschluss Wangen-Ost das Vorprojekt für die benötigte Zubringerstrecke in Tieflage aus Siebnen zu erarbeiten. Ein neuer Autobahnanschluss zwischen Lachen und Reichenburg würde den motorisierten Verkehr ortsnäher auf das übergeordnete (Autobahn-)Strassennetz abführen und die betroffenen Dörfer vom Durchgangsverkehr entlasten. Dies mit entsprechenden positiven Auswirkungen auf die übrigen (Langsam- und öv-)Verkehrsteilnehmer.

5.4 Signalisation

Gemäss § 9 Abs. 1 StraV ist für die Signalisation der Radrouten der jeweilige Strassenträger zuständig. Dies gilt jedoch nicht für die Signalisation der touristischen Routen von SchweizMobil. Diese Routen sind mit roten Wegweisern gekennzeichnet und, wo sinnvoll, mit Ziel- und Distanzangaben sowie Routenfeldern (blaue Kleber mit Nummern) ergänzt. Durch den Kanton Schwyz führt eine internationale Route. Es ist dies die 3200 km lange EuroVelo 5 «Via Roma Francigena» von Canterbury (GB) quer durch Europa bis nach Brindisi (IT). Die Route verläuft grossmehrheitlich auf derselben Strecke wie die nationale Velolandrote Nr. 3 «Nord-Süd-Route» zwischen dem Fähranleger Gersau entlang dem Vierwaldstättersee nach Sisikon. Auch die anderen beiden nationalen Velolandrouten im Kanton Schwyz – die Nr. 4 «Alpenpanorama-Route» entlang des Vierwaldstättersees und Nr. 9 «Seen-Route» in der Region Einsiedeln / Höfe – sind Routen mit Längen von mehr als 250 km. Sie bestehen seit über 20 Jahren. Die sechs regionalen Routen sind zweistellig nummeriert, führen über mehrere Kantone und sind in der Regel 50 bis 250 km lang.

Eine Ausnahme stellt die Velolandroute 99 «Herzroute» dar, welche speziell für E-Bikes geeignet ist und den Boden- mit dem Genfersee verbindet. Im Kanton Schwyz bestehen mit Ausnahme von SchweizMobil-Routen des Mountainbikelands keine lokalen Routen. Die Fachstelle Langsamverkehr ist für die Signalisation der nationalen und regionalen Routen verantwortlich, lokale Routen obliegen den jeweiligen Trägerschaften.

Bei Alltagsrouten ist der Bedarf an spezifischen Velosignalisationen kleiner. Dies darum, weil den Benützern diese Strecken naturgemäss ohnehin bekannt sind und sie sich ansonsten an den vorhandenen Strassenwegweisern orientieren können.

5.5 Überarbeitung und Ergänzung des Massnahmenplans – neuer Velowegnetzplan

Wie oben bereits erwähnt, bildet das Kantonale Radroutenkonzept mit seinen Massnahmenblättern nach wie vor eine gute und weitgehend aktuelle, strategische Arbeitsgrundlage, die weiterhin Verwendung finden kann. Entsprechend drängte sich bislang auch keine generelle Überarbeitung auf. Gleiches gilt aufgrund der Tatsache, dass die Kantone mit dem neuen Veloweggesetz des Bundes, das voraussichtlich am 1. Januar 2023 in Kraft tritt, ohnehin den Auftrag erhalten, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Dies innert einer Frist von fünf Jahren. Dabei legen die Kantone die übrigen Rechtswirkungen der Pläne fest und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung. Gemäss der Botschaft des Bundesrates zum neuen Veloweggesetz dürfte die Richtplanung ein geeignetes Instrument für die Festlegung der Velowegnetze sein. Für eine entsprechende Umsetzung im Kanton Schwyz erweist sich das bestehende Radroutenkonzept als geeignete Grundlage, und dieses erfährt im Rahmen des erwähnten Prozesses gleichzeitig eine Überarbeitung und Aktualisierung.

Im Hinblick auf die sowohl vom neuen eidgenössischen Veloweggesetz als auch von der vorliegenden Motion unter anderem geforderten möglichst direkten und verknüpften Velorouten, gilt es der Vollständigkeit halber noch Folgendes festzuhalten: Wie vorstehend beschrieben, verfügt der Kanton bereits über ein weitverzweigtes überörtliches Velowegenetz. Dieses fokussiert auf die bestehenden Kantonsstrassen und die Nebenrouten, wird aber in der Realität durch unzählige weitere Strecken auch auf anderen Strassen ergänzt. In der Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5 «Planung von Velorouten» des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ist die (theoretische) Herangehensweise für die Erarbeitung eines Velonetzes bzw. eines entsprechenden Plans definiert. Dabei geht es nebst Anderem eben auch um die Verbindung wichtiger Ziel- und Quellpunkte mittels Wunschlinien. Wie aus den obigen Darlegungen ersichtlich wird, hat der Kanton auch solche Bestrebungen und dafür konkret notwendige Massnahmen bereits in verschiedenen Plan- und Konzeptgrundlagen verankert. Der Regierungsrat unterstützt denn auch das Bestreben nach (weiteren) möglichst direkten und durchgängigen Veloverbindungen zwischen bedeutenden Zielen. Als Zubringer zu solchen Hauptverbindungen, bspw. aus den verschiedenen Quartieren eines Dorfes, wird im Regelfall wohl aber auch weiterhin das bestehende lokale Strassen- und Wegnetz dienen. Auf weitere diesbezüglich Herausforderungen und Gegebenheiten wird sodann im abschliessenden untenstehenden Fazit eingegangen.

5.6 Kosten und Finanzierung

In der Motion wird mit Blick auf den geforderten Massnahmenplan auch das damit in Zusammenhang stehende Kosten-/Nutzenverhältnis angesprochen, wobei dieses bei der Priorisierung der Massnahmen zu berücksichtigen sei. Diese Überlegungen sind an sich nachvollziehbar und gerechtfertigt. Dennoch können die Ausführungen hierzu kurz gehalten werden, weil sich einerseits zur Vielfalt an möglichen Massnahmen kaum allgemein gültige oder messbare Aussagen machen lassen und andererseits die derzeit bekannten, mittel- und langfristigen Veloinfrastrukturprojekte aus Sicht des Regierungsrates nicht an der Finanzierung scheitern sollten (womit aber nicht gesagt sein soll, dass diese nicht einer vernünftigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu unterwerfen

sind). Die tatsächlichen Hemmnisse liegen vielmehr anderswo, wie sogleich nochmals aufgezeigt wird.

Der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle auch nochmals die vom Kantonsrat erheblich erklärte Motion M 18/19 «Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Finanzierung» zu erwähnen, zu deren weiteren Bearbeitung sich der Regierungsrat aber bereits vorstehend unter Ziffer 3.2 geäußert hat.

6. Fazit

Wie die vorliegende, breite Auslegeordnung über verschiedene Belange des Veloverkehrs zeigt, liegt im Kanton Schwyz eine Vielzahl von Datengrundlagen und Planungsinstrumenten vor, die eine sachgerechte Auseinandersetzung mit den sich stellenden Fragen einerseits und einer darauf abgestützten Massnahmenplanung andererseits ermöglichen.

Die Bedeutung des Langsamverkehrs als Ganzes und dabei auch des Veloverkehrs im Speziellen hat in den letzten Jahren sowohl im Alltags- als auch Freizeitbereich stetig zugenommen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen, was mit Blick auf ein effizientes und nachhaltiges Gesamtverkehrssystem begrüßenswert ist. Diesem Umstand sollen auch das neue Bundesgesetz über Velowege sowie ein entsprechendes kantonales (Ausführungs-)Gesetz Rechnung tragen. Der Kanton Schwyz hat die Arbeiten hierfür denn auch bereits aufgenommen.

Wenngleich die Bedeutung des Veloverkehrs und das Bestreben, ihn bzw. die dafür notwendigen Infrastrukturen auch im Kanton Schwyz und seinen Gemeinden weiter zu attraktivieren und auszubauen, allgemein anerkannt sein dürften, stellen sich in der Realität und Praxis aber dennoch verschiedene Herausforderungen, welche der raschen Umsetzung entsprechender (Bau-)Projekte leider häufig entgegenstehen. Zu erwähnen sind etwa unzureichende Platzverhältnisse als Folge der bestehenden Siedlungs- und Bebauungsstruktur, schwierige und zeitaufwändige Verfahren beim Erwerb von benötigtem Drittland, laufend zunehmende und komplexer werdende gesetzliche (Umwelt-)Vorschriften oder aufwändige und langwierige Einsprache- und Beschwerdeverfahren, die nicht zuletzt von Umweltverbänden beinahe regelmässig angestrengt werden. Insoweit gestaltet sich die Ausgangslage für die Schaffung beispielsweise neuer Velowege im Kanton Schwyz auch anders als in Städten, in denen diesbezüglich etwa in Betracht gezogen werden kann, eine von mehreren Fahrspuren oder eine Parkplatzreihe entlang von Strassen neu dem Veloverkehr zu widmen. Solche Optionen bieten sich im Kanton Schwyz von vornherein an kaum einem Ort. Besonders aufwändig und schwierig gestalten sich Projekte dann, wenn Velowege abseits von bestehenden Strassen «durchs Grüne» neu erstellt werden sollen. Hierfür bedarf es nicht nur einer vorgängigen Nutzungsplanung, sondern insbesondere auch Landerwerbsverhandlungen, denen sich die betroffenen Grundeigentümer häufig klar ablehnend gegenüberstellen. Ähnlich schwierig gestalten sich Projekte in Schutzgebieten oder im Gewässerraum, bspw. entlang von Seestrassen. Nicht zuletzt wirkt sich sodann auch der zunehmende Fachkräftemangel bei den technischen Berufen dahingehend aus, dass nicht genügend personelle Ressourcen vorhanden sind, um möglichst viele Projekte parallel vorantreiben zu können. An all diesen faktischen Gegebenheiten wird im Übrigen auch das neue Veloweggesetz des Bundes nichts Entscheidendes zu ändern vermögen.

Und so gilt es abschliessend festzuhalten, dass sich der berechtigte Wunsch nach einem weiteren, raschen Ausbau der Langsamverkehrsinfrastruktur nicht etwa mit einem fehlenden (politischen) Willen oder nicht vorhandenen oder unzureichenden 'Massnahmenplänen' konfrontiert sieht, sondern vielmehr durch Realität und Praxis ein Stück weit gebremst wird.

Nichtsdestotrotz verfügen der Kanton Schwyz und seine Gemeinden bereits heute vielerorts über eine sehr gute oder zumindest adäquate Veloinfrastruktur, und darüber hinaus ist der Regierungsrat gewillt und bestrebt, diese nach Möglichkeit auch in Zukunft weiter zu verbessern und auszubauen.

7. Behandlung im Kantonsrat

Mit dem vorliegenden Bericht wird dem Kantonsrat der mit der erheblich erklärten Motion M 19/19 geforderte 'Massnahmenplan Radrouten' gemäss aktuellem Planungs- und Bearbeitungsstand vorgelegt. Gemäss § 61 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110) nimmt der Kantonsrat von den Berichten Kenntnis. Jedes Mitglied des Kantonsrates kann die qualifizierte Kenntnisnahme mit oder ohne Zustimmung beantragen. Gleichzeitig ist die Motion als erledigt abzuschreiben.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, vom vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen und die Motion M 19/19 als erledigt abzuschreiben.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber