

V-1 GESAMTVERKEHR

Geändert mit Richtplananpassung 2018

Ausgangslage und Erläuterungen

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist einerseits Voraussetzung für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung. Andererseits beeinträchtigt der Verkehr die Lebensqualität und die Umwelt. Das Verkehrssystem muss deshalb nachhaltig gestaltet sein. Die damit verbundenen Anforderungen und Wirkungen sind ganzheitlich abzustimmen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Verkehr (öV) und der Rad- und Fussverkehr werden als komplementäre Bestandteile des Gesamtverkehrssystems betrachtet und sollen optimal kombiniert und aufeinander abgestimmt werden. Die Festlegung / Gesamtkoordination der kantonalen Verkehrspolitik in Abstimmung mit der Siedlungspolitik und den Nachbarkantonen erfolgt im kantonalen Richtplan.

In der Strategie Wirtschaft und Wohnen werden die Stossrichtungen festgehalten, um eine für die angestrebte Entwicklung erforderliche Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Die Konkretisierung erfolgt heute im Strassenbauprogramm, in der öV-Strategie, im öV-Konzept und der Angebotsplanung sowie im kantonalen Radroutenkonzept.

Mit dem Zubringer zum Gotthard (Strasse und Schiene) und der Achse Zürich – Chur übernimmt der Kanton Schwyz eine zentrale Rolle im Fernverkehr. Der Kapazitätsspielraum für die kantonalen und regionalen Bedürfnisse wird vermehrt von den nationalen Prioritäten verdrängt.

Das starke Siedlungswachstum der letzten Jahre, verbunden mit verstärktem Pendleraufkommen und die Zunahme des Tagestourismus führten vermehrt zu regional unterschiedlichen Kapazitätsengpässen. Damit verbunden sind Behinderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und Belastungen von Siedlungsräumen, insbesondere von Dorfzentren. Ziel ist es, den Verkehr innerhalb und zwischen den Siedlungsräumen kontrolliert abzuwickeln und die Zersiedlung nicht weiter zu fördern.

Der Kanton Schwyz strebt eine Strassen- und Schieneninfrastruktur an, welche die erwünschte Entwicklung fördert und die Ansprüche aller Verkehrsträger (Rad-, Fussverkehr, öV, MIV) an das Strassenetz berücksichtigt. Die Projekte zur Behebung der Defizite im Strassenraum werden durch eine gesamtheitliche Betrachtungsweise priorisiert und ins Strassenbauprogramm aufgenommen.

Die während der Richtplananpassung 2016 erarbeitete kantonale Gesamtverkehrsstrategie wurde am 6. September 2017 vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Sie stützt sich auf die damals bereits vorliegenden Leitsätze der kantonalen Raumentwicklungsstrategie (RES) und schlägt ihrerseits übergeordnete strategische Leitsätze vor, ergänzt mit entsprechenden Teilstrategien und den Erkenntnissen und Stossrichtungen.

Die Gesamtverkehrsstrategie beschreibt verschiedene Handlungsfelder mit Hinweisen, was für Schritte unternommen werden sollten. Konkrete Massnahmen werden jedoch keine formuliert. Damit solche geprüft werden können, müssen in einem ersten Schritt die notwendigen Grundlagen aktualisiert werden. Insbesondere soll das kantonale Verkehrsmodell auf den neuen Richtplan angepasst werden (Integration der Siedlungsentwicklungsgebiete und der Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete). Auf dieser Grundlage können die Schwachstellen identifiziert und Massnahmen geprüft werden. Die Umsetzung erfolgt mittels der bestehenden kantonalen Instrumente, wie auch im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Beschlüsse

V-1.1 Gesamtverkehrsstrategie

Der Kanton besitzt eine kantonale Gesamtverkehrsstrategie, in der die angestrebte Verkehrsentwicklung beschrieben und Aussagen zum gegenwärtigen und angestrebten Modal Split (Verlagerung zu Gunsten öV und Rad- und Fussverkehr) gemacht werden. Nachfolgend sind die wichtigsten Grundsätze festgelegt:

- a) In der kantonalen Verkehrsentwicklungsplanung werden alle Verkehrsträger berücksichtigt. Dabei werden die Teilsysteme motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Güterverkehr sowie Rad- und Fussverkehr als Gesamtverkehrssysteme betrachtet und aufeinander abgestimmt.
- b) Namentlich in urbanen und periurbanen Räumen strebt der Kanton eine Erhöhung der Anteile vom öffentlichen Verkehr und Rad- und Fussverkehr an der Personenverkehrsleistung an.
- c) 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- sowie Rad- und Fussverkehr. Entsprechend ist auch die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen zu gestalten.
- d) Zum Abbau allfälliger Engpässe und Schwachstellen in den drei Teilsystemen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Rad- und Fussverkehr 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).
- e) Zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens kommen informatorische, koordinierende und regulatorische Massnahmen zur Anwendung. Diese Massnahmen sollen insbesondere das Ziel, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Rad- und Fussverkehrs zu erhöhen, unterstützen.
- f) Betrieb, Unterhalt und Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur sind sicherzustellen (Wertehalt, Betriebs- und Verkehrssicherheit, Funktionsfähigkeit, Verfügbarkeit).

V-1.2 Umsetzung Gesamtverkehrsstrategie

- a) Bevor konkrete Massnahmen für die Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie geprüft werden können, aktualisiert der Kanton die hierfür notwendigen Grundlagen (insb. das kantonale Verkehrsmodell). Auf dieser Grundlage werden die Schwachstellen und der Handlungsbedarf insbesondere bezüglich Abstimmung Siedlung und Verkehr identifiziert.
- b) Als Grundlage für eine regelmässige Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie ist für die verschiedenen Teilstrategien ein Controlling zu erstellen. Inhalt, Form und Periodizität des Controllings werden soweit wie möglich in bestehende Verfahren eingebunden.

V-1.3 Abstimmung mit Agglomerationsprogrammen

- a) Die Umsetzung der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie wird neben den entsprechenden kantonalen Instrumenten (Strassenbauprogramm, öV-Angebotsplanung) auch in den Agglomerationsprogrammen koordiniert.
- b) Die Agglomerationen (bzw. die betroffenen Gemeinden oder Bezirke) sind Träger der Agglomerationsprogramme. Der Kanton fördert die Erarbeitung und Umsetzung von Agglomerationsprogrammen.

Massnahmen

- -

Hinweise / Grundlagen

- Strategie "Wirtschaft und Wohnen" (RRB vom 27. September 2011) und Umsetzungsplan (RRB vom 12. Juni 2012)
- Gesamtverkehrsstrategie 2040 (RRB Nr. 403/2017 vom 30. Mail 2017)

Koordination

Koordinationsstand: Festsetzung

Federführung: Baudepartement

Beteiligte: TBA; AöV; weitere betroffene Ämter