

Beschluss Nr. 649/2019  
Schwyz, 17. September 2019 / ju

Postulat P 10/19: Anpassung Kantonsstrassennetz an die aktuellen Gegebenheiten  
Beantwortung

## 1. Wortlaut des Postulats

Am 17. April 2019 haben Kantonsrat Reto Keller und 24 Mitunterzeichnende folgendes Postulat eingereicht:

*„Das Kantonsstrassennetz des Kantons Schwyz folgt keiner konsequenten Logik und ist teilweise historisch gewachsen, wodurch eine gewisse Inhomogenität bei der Qualifikation von Kantonsstrassen entstanden ist. So ist es gemäss den aktuellen gesetzlichen Grundlagen möglich, dass bspw. die Sattelleggstrasse als Kantonsstrasse qualifiziert, während einem urbanen Zentrum wie Einsiedeln der direkte Zugang zum Kantonsstrassennetz abgesprochen werden soll (siehe Kantonaler Richtplan 2018).*

*Des Weiteren sind beispielsweise die Finanzierung und die Trägerschaft von Autobahnzubringern im geltenden Strassengesetz nicht explizit geregelt. Immerhin hat der Regierungsrat im RRB 774/2018 (S. 3) folgendes klargestellt: „Autobahnzubringerstrecken wie auch Autobahnan-schlüsse haben eine überregionale Bedeutung. Sie dienen dazu, die Regionen des Kantons Schwyz an das Nationalstrassennetz anzubinden und sind als Hauptstrassen nach § 5 StraG zu qualifizieren. Daher rechtfertigt sich die Finanzierung durch den Kanton.“ Ähnlich hat sich der Regierungsrat im RRB 124/2019 (S. 2) geäussert.*

*Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine Teilrevision des Strassengesetzes vorzulegen, welche folgende Punkte beinhaltet:*

### *1. Erschliessung aller Gemeinden über das Kantonsstrassennetz*

*Alle Gemeinden im Kanton Schwyz sollen durch eine Kantonsstrasse erschlossen werden. Solche Regelungen kennen beispielsweise die Kantone Uri (Art. 12 Abs. 1 StraG UR), St. Gallen (Art. 5 Abs. 2 lit. b StraG SG), Bern (Art. 7 Abs. 3 StraG BE) oder Glarus (Art. 8 und Art. 10 StraG GL).*

*Zumindest soll die Hürde, dass eine Strasse als Kantonsstrasse qualifiziert wird (gemäss aktuellem § 5 des Strassengesetzes: „Durchgangsfunktion von kantonaler oder interkantonaler Bedeutung“), weniger hoch angesetzt werden. Im Kanton Zug reichen beispielsweise „überregional oder regional bedeutende Verbindungen“ aus (Art. 2 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über Strassen und Wege), während im Kanton Luzern „die regionalen Hauptverbindungen“ ins Kantonsstrassennetz fallen (§ 6 Abs. 1 StraG LU).*

*Die baulichen Anforderungen an die Kantonsstrasse sollen für Randregionen und für Hauptverkehrsachsen unterschiedlich hoch bzw. den lokalen Gegebenheiten und dem Verkehrsaufkommen angepasst sein (z.B. Strassenbreite und Ausbaustandard). So kennen beispielsweise auch die Kantone Glarus (Art. 8 StraG GL) oder St. Gallen (Art. 5 StraG SG) unterschiedliche Klassen von Kantonsstrassen.*

## *2. Explizite Qualifikation von Zubringerstrassen zu Nationalstrassen (Autobahnanschlüsse)*

*Zubringerstrassen zu Nationalstrassen sollen explizit als Hauptstrassen gemäss § 5 StraG qualifiziert werden. Demgemäss sollen die Trägerschaft und die Finanzierung von Autobahnanschlüssen bzw. Zubringerstrassen zu Nationalstrassen explizit beim Kanton liegen.*

*Wir danken dem Regierungsrat herzlich für die wohlwollende Überprüfung unseres Anliegens.“*

## 2. Antwort des Regierungsrates

### 2.1 Ausgangslage

Das heutige Hauptstrassennetz ist das Resultat von Strassenübernahmen seit den 1970er Jahren vom Bund einerseits und von Bezirken und Gemeinden andererseits. Diese Kantonalisierung wurde mit der Revision des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) im Jahre 1999 abgeschlossen. Seither wurden keine Änderungen an den gesetzlichen Grundlagen vorgenommen.

Das Strassennetz besteht aus Nationalstrassen, Hauptstrassen, Verbindungsstrassen und Nebenstrassen.

Nach Art. 5 Abs. 1 StraG sind Hauptstrassen Strassen mit Durchgangsfunktion von kantonaler oder interkantonaler Bedeutung. Träger und somit verantwortlich für die Projektierung, den Bau, den Unterhalt und die Verwaltung ist hier der Kanton.

Verbindungsstrassen sind Strassen mit wichtigen Verbindungsfunktionen zwischen Ortschaften. Sie müssen von überörtlicher und regionaler Bedeutung sein und die direkten Interessen einer Gemeinde übersteigen (§ 6 StraG i.V.m. § 3f. Strassenverordnung vom 18. Januar 2000, StraV, SRSZ 442.111). Träger sind hier der Bezirk oder die Gemeinde.

Nebenstrassen sind alle übrigen öffentlichen Strassen (§ 7 StraG). Träger der Nebenstrassen sind in der Regel Gemeinden, Genossenschaften des öffentlichen Rechts und Private.

### 2.2 Konkrete Forderungen des Postulats

#### 2.2.1 Erschliessung aller Gemeinden über das Hauptstrassennetz

Die konkrete Umsetzung würde bedeuten, dass zusätzlich die Gemeinden Steinen, Illgau, Morschach, Riemenstalden, Alpthal und Innerthal mittels einer Hauptstrasse erschlossen würden.

Im Rechtsvergleich zeigt sich, dass einige Kantone in ihren Strassengesetzen eine solche Erschliessung der Gemeinden durch Kantonsstrassen vorsehen. Aus staatsrechtlichen Gründen, insbesondere der Gewährleistung des „Service Public“, kann man eine solche Regelung in Erwägung ziehen.

Auch wenn sich bis heute das geltende Strassengesetz bewährt hat und keine Anhaltspunkte für eine grundsätzliche Revision vorhanden sind, ist der Regierungsrat der Meinung, dass diese Frage prüfenswert und vertiefter betrachtet werden soll. Im Rahmen der Prüfung soll deshalb untersucht werden, ob für die Erschliessung aller Gemeinden mit einer Hauptstrasse eine Anpassung des StraG erforderlich ist.

Es wird dann auch die Forderung der Postulanten näher zu prüfen sein, ob die Hürde, dass eine Strasse als Hauptstrasse qualifiziert wird, weniger hoch angesetzt werden soll. Gemäß § 5 StraG ist heute eine Durchgangsfunktion von kantonaler oder interkantonomer Bedeutung erforderlich.

### 2.2.2 Explizite Qualifikation von Zubringerstrassen zu Nationalstrassen (Autobahnan-schlüsse) als Hauptstrasse

Der Regierungsrat vertritt klar die Meinung, dass unter Anwendung des Strassengesetzes die Zubringerstrassen zu den Autobahnen als Hauptstrassen nach § 5 StraG zu qualifizieren sind. Diese Schlussfolgerung kann man durch Auslegung des Gesetzes ziehen.

Die aktuell zur Diskussion stehenden Projekte haben grundsätzlich die Funktion, den Verkehr auf die Nationalstrasse zu bringen, mithin den Kanton ans Nationalstrassennetz anzubinden. Der Anschluss stellt im eigentlichen Sinne eine Strasse dar, die Durchgangsfunktion von kantonaler und interkantonomer Bedeutung hat. Der Anschluss stellt die Verbindung zu anderen Kantonen über das Nationalstrassennetz sicher.

Der Regierungsrat zeigt sich jedoch bereit, im gesamten Kontext zu prüfen, ob eine explizite Erwähnung der Zubringerstrasse erforderlich und notwendig ist.

## 3. Fazit

Zusammenfassend beantragt der Regierungsrat aufgrund der vorstehend gemachten Ausführungen, das Postulat P 10/19 „Anpassung Kantonsstrassennetz an die aktuellen Gegebenheiten“ als erheblich zu erklären.

### Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat P 10/19 als erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Baudepartement; Finanzdepartement.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

