

Beschluss Nr. 231/2020
Schwyz, 31. März 2020 / ju

Postulat P 17/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Organisationsstruktur

Motion M 18/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Finanzierung

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

Beantwortung

1. Wortlaut der parlamentarischen Vorstösse

Am 19. September 2019 hat Kantonsrat Dr. Rudolf Bopp im Namen der Kommission für Raumplanung, Umwelt und Verkehr folgendes Postulat und folgende Motionen eingereicht:

Postulat P 17/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Organisationsstruktur

«Der Langsamverkehr und insbesondere der Radverkehr hat ein beträchtliches Potential die anderen Verkehrsträger (öV und motorisierter Individualverkehr) zu entlasten und die Wohn- und Lebensqualität zu verbessern. Der Langsamverkehr weist beim Personenverkehr über kurze Distanzen Vorteile auf, zeichnet sich durch eine hohe volkswirtschaftliche Effizienz aus und kann bei einer entsprechenden Umsetzung markant positive Wirkungen auf die Erreichung der energie- und umweltpolitischen Ziele haben. Nicht zuletzt leistet der Langsamverkehr auch einen Beitrag zur Erhöhung des bewegungsaktiven Bevölkerungsanteils im Alltag und in der Freizeit und damit Senkung der volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens.

Gemäss Richtplan erstellen Kanton, Bezirk und Gemeinden ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Radverkehrsnetz das den Ansprüchen von Schulen, Pendlern, Einkaufs- und Freizeitverkehr gerecht werden soll. Die Federführung im Bereich Radverkehr liegt beim Kanton. Laut Richtplan sind die Aufgaben zwischen dem Tiefbauamt (TBA), das für die Radrouten entlang den Kantonsstrassen zuständig ist, und dem Amt für Wald und Naturgefahren (AWN), das für Radwege abseits der Kantonsstrassen verantwortlich zeichnet, aufgeteilt, was erhebliche Nachteile mit sich bringt.

Um das brachliegende Potential des Langsamverkehrs besser auszuschöpfen, bedarf es einer intensiven Abstimmung zwischen den überörtlichen Radrouten, für die der Kanton zuständig ist, und den örtlichen Radverkehrsnetzen der Bezirke und Gemeinden. Die Federführung für diese Koordinationsaufgabe muss beim Kanton liegen. Die derzeitige Aufteilung auf zwei Ämter ist offensichtlich nicht zweckdienlich und es ist fraglich, ob die Ansiedelung dieser stark durch raumplanerische Aspekte geprägten Aufgabe beim TBA bzw. beim AWN die beste Lösung ist.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb die derzeitige Organisationsstruktur des Kantons im Bereich Radverkehr mit einer Aufteilung auf zwei Ämter kritisch zu hinterfragen. Auf der Grundlage einer Auflistung der Aufgaben und Zuständigkeiten soll geprüft werden, welche Vor- und Nachteile sich aus einer Zusammenlegung aller Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr in einem einzigen Amt ergeben und es soll aufgezeigt werden, in welchem Amt (TBA, AWN oder bei ARE) die Aufgaben am besten anzusiedeln sind.».

Motion M 18/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Finanzierung

«Unser Kanton ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Mit dem Bevölkerungswachstum hat auch der Verkehr stark zugenommen. Der Langsamverkehr kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten. Insbesondere auch durch die stetig steigende Anzahl von E-Bikes besteht ein erhebliches Potential zur Entlastung der Strassen. Die Gesamtverkehrsstrategie hält denn auch fest, dass der Langsamverkehr dazu beitragen soll, allfällige Leistungsengpässe in den anderen Teilsystemen (MIV, öV) beheben zu können. Der Kanton strebt namentlich in urbanen und periurbanen Gebieten eine Erhöhung des Anteils vom Langsamverkehr an der Personenverkehrsleistung an.

Damit die in der Gesamtverkehrsstrategie definierten Ziele umgesetzt werden können, sind Anpassungen der gesetzlichen Grundlagen erforderlich. Wie der zuständige Regierungsrat in der Antwort auf eine kleine Anfrage (KA 4/19) festhält, werden „aktuell einzig direkt an Kantonsstrassen angrenzende Radrouten über die Strassenrechnung finanziert. Eine gesetzliche Grundlage für die (Mit-)Finanzierung weiterer Radwege oder Bikerouten existiert nicht“. Damit ist der an sich wünschenswerte Ausbau der Radweg-Infrastruktur blockiert.

Ein denkbarer Weg, um diese Blockade zu überwinden, wäre eine Anpassung des Strassengesetzes (StraG, SRSZ 442.110). Der nachstehend skizzierte Vorschlag basiert auf der Idee die Kantonsbeiträge an die Verbindungsstrassen von derzeit maximal 8% auf maximal 12% zu erhöhen und gleichzeitig den Verwendungszweck so zu erweitern, dass nicht nur an Verbindungsstrassen, sondern auch an überörtliche Radrouten Kantonsbeiträge ausgerichtet werden können. Dazu wären dann die folgenden Anpassungen am StraG notwendig:

Ergänzung von § 8 (Radrouten):

Radrouten sind Verkehrsflächen für Radfahrer als Teil der Strassenfläche oder als abgetrennte oder kombinierte Rad-/Gehwege.

Der Kanton plant in Abstimmung mit den Bezirken und Gemeinden ein Netz von direkten, attraktiven und sicheren, überörtlichen Radrouten, das die massgebenden Quellen und Ziele miteinander verknüpft.

Träger der überörtlichen Radrouten sind in der Regel die Gemeinden und Bezirke.

Ergänzung von § 59 (Grundsatz):

Der Kanton richtet den Trägern von Verbindungsstrassen und den Trägern von überörtlichen Radrouten Kantonsbeiträge aus, damit die Anlagen funktionsgerecht erstellt und einwandfrei unterhalten werden.

Anpassung von § 60 (Beitragskredit):

Der jährliche Beitragskredit für die Kantonsbeiträge wird mit dem Voranschlag bewilligt und beträgt höchstens 8 12 Prozent des Bruttoertrages der Motorfahrzeugabgaben ohne Sonderzuschlag.

Ergänzung von § 61 (Beitragsart):

Die Kantonsbeiträge werden jährlich pauschal nach Massgabe der Länge der Verbindungsstrassen und der Länge der überörtlichen Radrouten festgesetzt und den beitragsberechtigten Strassenträgern ausbezahlt.

Wir bitten den Regierungsrat die gesetzlichen Grundlagen im Sinne dieser Motion anzupassen und eine Vorlage auszuarbeiten, mit der die Finanzierung für den Ausbau und den Unterhalt der überörtlichen Radwege gewährleistet ist.».

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

«Beim Langsamverkehr besteht ein erhebliches, noch weitgehend ungenutztes Potenzial zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des Kantons Schwyz. Von einem durchgehenden Radwegnetz profitiert nicht nur der motorisierte Individualverkehr (Entlastung der Strasse, Verbesserung der Sicherheit), sondern auch die Umwelt (Luft, Lärm, Energie) und das Klima. Und schliesslich kann ein attraktives Radwegnetz auch zur Stärkung des Tourismus beitragen.

Die Gesamtverkehrsstrategie setzt daher auch auf den Langsamverkehr als einem der drei Hauptpfeiler (Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) unserer Verkehrsinfrastruktur. Konsequenterweise ist dann im Leitsatz LV_1 festgehalten, dass „Kanton, Bezirke und Gemeinden die Sicherheit und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs fördern, um damit den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehrsvolumen zu erhöhen“. Es wird ebenfalls festgehalten, dass „auch der Langsamverkehr dazu beitragen soll, allfällige Leistungspässe in den anderen Teilsystemen beheben zu können.“

In Kapitel V-4 des Richtplanes wird denn folgerichtig auch festgehalten, dass „dem Alltags- und Freizeitradverkehr ein überörtliches Radwegnetz mit direkten, attraktiven und sicheren Routen zur Verfügung gestellt wird“ (Beschluss V-4.1 b). Weiter wird festgehalten, dass „das Radverkehrsnetz alle für den Radverkehr massgebenden Quellen und Ziele von regionaler Bedeutung erschliesst“ (Beschluss V-4.1 d). In der Gesamtverkehrsstrategie ist bei den Handlungsfeldern zum Leitsatz LV 1 explizit festgehalten, dass für das Netz „auch Alternativen abseits der Kantonsstrassen“ zu prüfen sind.

Bisher fehlt die konkrete Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie mit Massnahmen zu den Leitsätzen LV 1 bis LV 3 und in den dazugehörigen Handlungsfeldern.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb einen „Massnahmenplan Radrouten“ vorzulegen, der innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren umgesetzt werden soll. Der Massnahmenplan soll sich primär am Alltagsverkehr orientieren und aufzeigen wie alle für den Radverkehr massgebenden Quellen und Ziele miteinander verknüpft werden, damit ein überörtliches Radwegnetz mit direkten, attraktiven und sicheren Routen zur Verfügung steht. Die zu Grunde liegenden Kosten/Nutzen Überlegungen sind aufzuzeigen und sind bei der Priorisierung der Massnahmen zu berücksichtigen. Bei der Ausarbeitung des Massnahmenplanes sind auch Alternativen abseits der Kantonsstrassen zu prüfen.».

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Behandlung der Vorstösse in einer Beantwortung

Die RUBEKO reichte im Herbst 2019 gesamthaft vier Vorstösse zur Gesamtverkehrsstrategie ein:

- P 16/19: Umsetzung Gesamtverkehrsstrategie;

- P 17/19: Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen: Organisationsstruktur;
- M 18/19: Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen: Finanzierung;
- M 19/19: Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen: Massnahmenplan Radrouten.

Die Vorstösse beinhalten ähnliche oder gleiche Motive. So handeln insbesondere die Vorstösse P 17/19, M 18/19 und M 19/19 das Thema Langsamverkehr ab und es besteht ein innerer Zusammenhang bezüglich der Organisationsstruktur. Der Begriff Langsamverkehr ist umfassend zu verstehen und umfasst die muskelbetriebene Fortbewegung auf Velo-, Fuss- und Wanderwegen sowie das Schneeschuhlaufen, das Tourenskifahren, den Langlauf, das Mountainbiken und die Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten wie z.B. Inlineskaten, Kick-Boarden, Rollskifahren.

Da diese drei Vorstösse ähnliche oder gleiche Themen beinhalten, sind diese in einer Beantwortung zusammenzufassen.

Das Postulat P 16/19 über die Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie wird separat beantwortet, weil es übergreifend den Gesamtverkehr zum Thema macht.

2.2 Heutige Situation und gesetzliche Grundlagen

2.2.1 Gesetzliche Grundlagen

Das gesamte Radroutennetz besteht aus den kantonalen Radrouten und den Nebenradrouten der Bezirke und Gemeinden (§ 6 Strassenverordnung vom 18. Januar 2000, StraV, SRSZ 442.111). 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 Nebenradrouten und die örtlichen Radwege in Absprache mit den Bezirken in der Nutzungsplanung nach dem Planungs- und Baugesetz fest (§ 8 StraV).

Der Regierungsrat bezeichnet die Haupt- und Verbindungswanderwege in einem behördenverbindlichen Plan (§ 5 Abs. 1 Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz vom 18. Mai 2004, KFWG, SRSZ 443.210). Der Kanton Schwyz ist zudem zuständig für das Hauptwanderwegnetz (§ 7 KFWG) und die Gemeinden für die Verbindungswanderwege (§ 8 KFWG) sowie für die übrigen öffentlichen Wege (§ 4 KFWG).

2.2.2 Zuständigkeiten

Das Tiefbauamt erarbeitet das kantonale Radroutenkonzept und unterbreitet es nach Anhören der Gemeinden und Bezirke dem Regierungsrat zum Beschluss (§ 7 Abs. 3 StraV). Andererseits legen die Gemeinden die Nebenradrouten und die örtlichen Radwege in Absprache mit den Bezirken in der Nutzungsplanung nach dem Planungs- und Baugesetz fest. Im Bereich der Kantonsstrassen ist das Tiefbauamt für die Radinfrastruktur zuständig, abseits der Kantonsstrassen das Amt für Wald und Naturfahren (AWN).

Bei den Haupt- und Verbindungswanderwegen gewährleistet der Fachbereich Langsamverkehr des AWN die Koordination unter den Gemeinden sowie den Nachbarkantonen.

2.2.3 Finanzierung

Die kantonalen Radrouten entlang der Kantonsstrassen werden durch den Kanton und die Nebenradrouten durch die Gemeinden finanziert. Nebenradrouten entlang der Verbindungsstrassen werden über einen Beitrag aus der Strassenkasse mitfinanziert.

Für das Hauptwanderwegnetz trägt der Kanton die Kosten für die Planung, den Bau, die rechtliche Sicherung, den Unterhalt und die Markierung, soweit dafür nicht Dritte zuständig sind (§ 7 Abs. 1 KFWG). Die Gemeinden sind für die Verbindungswanderwege und für die übrigen öffentlichen Wege verantwortlich. Der Kanton richtet an Verbindungswanderwege Kantonsbeiträge aus.

2.2.4 Organisation und Zusammenarbeit

Obwohl die Zuständigkeiten verschieden geregelt und dadurch zwangsläufig Schnittstellen vorhanden sind, funktioniert die Zusammenarbeit gut. Bis heute sind denn auch nicht – auch wenn dies in den Fragen der Vorstösse thematisiert wird – nennenswerte Koordinations- und Schnittstellenprobleme aufgetaucht. Die bisherige Organisation und Zusammenarbeit hat sich im Grundsatz bis heute bewährt. Bei Änderungen der heutigen Zuständigkeiten muss die Frage der Schnittstellen neu beurteilt werden.

2.3 Nationale und kantonale Entwicklung im Langsamverkehr

2.3.1 Neues Veloweggesetz

Im Jahr 2018 hat der Stimmbürger den Bundesbeschluss über Velo-, Fuss- und Wanderwege – als Gegenvorschlag zur Velo-Initiative – angenommen. Der Stimmbürger im Kanton Schwyz hat den Gegenvorschlag deutlich mit 62.45% (Schweiz 73.6% Ja-Stimmen) angenommen. Derzeit wird im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein neues Veloweggesetz erarbeitet. Der Auftrag liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA).

a) Inhalt – Auswirkungen auf die Kantone

Gemäss Generalsekretariat UVEK wird das neue Veloweggesetz im Wesentlichen folgendes beinhalten:

- Schaffung von zwei Kategorien: Velowegnetze für den Alltag und Freizeit;
- Planungspflicht in behördenverbindlichen Plänen;
- Planungsgrundsätze im Hinblick auf Sicherheit und Attraktivität;
- Oberaufsicht der Kantone über die Velowegnetze;
- Einbezug der Gemeinden als Umsetzungsverantwortliche;
- Information über Velowegnetze;
- Ersatzpflicht für Velowegnetze oder Teile davon, wenn diese a) nicht mehr frei, durchgehend oder gefahrlos befahrbar sind und b) die Erholungsfunktion eingeschränkt ist.

b) Terminfahrplan Umsetzung – Gesetzgebung

- 1. Quartal 2020: Beginn der Vernehmlassung;
- 1. Quartal 2021: parlamentarische Beratungen;
- 1. Quartal 2022: frühestmögliche Inkraftsetzung des Bundesgesetzes.

c) Fazit

Das neue Veloweggesetz wird Leitplanken und Vorgaben für den Langsamverkehr in den Kantonen bewirken. Eine Ausführungsgesetzgebung in den Kantonen ist notwendig.

2.3.2 Revision des Strassengesetzes

Die zwei Postulate P 9/19 «Kantonsbeiträge an Strassen der Bezirke und Gemeinden (insbesondere Verbindungsstrassen)» und P 10/19 «Anpassung Kantonsstrassennetz an die aktuellen Gegebenheiten» wurden durch den Kantonsrat am 18. Dezember 2019 für erheblich erklärt. Innerhalb von zwei Jahren ist deshalb dem Kantonsrat eine Vorlage zur Revision der Strassengesetzgebung vorzulegen.

Die Vorlage hat einerseits die Überprüfung der Strassenkategorien bzw. der Trägerschaft zur Folge. So soll insbesondere künftig jede Gemeinde mit einer Kantonsstrasse erschlossen werden, was auch Auswirkungen auf die Radrouten entlang der Strassen und somit auch auf die Radroutenplanung (M 19/19) hat. Andererseits soll die Finanzierung für Verbindungsstrassen überprüft und neu geregelt werden, was schliesslich auch im engen Zusammenhang mit der Finanzierung gemäss M 18/19 steht.

Die bereits vorgesehene Revision hat enge Berührungspunkte und Abhängigkeiten mit den vorliegenden Vorstössen.

2.3.3 Langsamverkehr in der Gesamtverkehrsstrategie 2040

In der 2017 verabschiedeten Gesamtverkehrsstrategie 2040 wird der Langsamverkehr (Fuss und Velo) als eine von drei gleichwertigen Teilstrategien festgehalten. Der Langsamverkehr soll nebst dem öffentlichen Verkehr und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) eine gleichwertige dritte Säule des Gesamtverkehrs darstellen.

Wie in der Gesamtverkehrsstrategie 2040 zusammenfassend festgestellt, bestehen bei der Umsetzung noch Defizite auf ausser- und innerörtlichen Verbindungen. Bei den Radrouten entlang der Kantonsstrassen werden diese schrittweise bei Strassensanierungen oder Neubauten nach Strassenbauprogramm angegangen. Auch beim untergeordneten Netz, wo Bezirke und Gemeinden zuständig sind, sind Verbesserungen erkennbar. Es besteht aber auch da noch Nachholbedarf.

Ursachen dieser Schwachstellen bzw. Defizite – u.a. auch beim untergeordneten Netz – sind verschiedenartig. Dies beginnt bei engen Platzverhältnissen in überbauten Gebieten, konkreten baulichen Problemen, erschwerter Landerwerb aber auch Ressourcenengpässen (Personal und Finanzen). Auch fehlt ein allfälliges griffiges Instrument für die Aufsicht über das untergeordnete Netz der Bezirke und Gemeinden. Ein wesentlicher Grund bildet die mangelnde gesetzliche Grundlage. Zusätzlich fehlen die personellen und finanziellen Mittel für Planungen und Massnahmen abseits der Kantonsstrassen und Verbindungsstrassen.

2.3.4 Zusammenfassung

Die Entwicklung auf nationaler wie auch auf kantonaler Ebene zeigt, dass der Langsamverkehr besser positioniert und verstärkt in den Gesamtverkehr eingebunden werden muss. Die Weichen sind mit der Erarbeitung des neuen Veloweggesetzes des Bundes und der Erarbeitung der Gesamtverkehrsstrategie 2040 gestellt.

Der Regierungsrat sieht sich deshalb in seiner Meinung gestärkt, dass die Mobilitätsthemen (MIV, öV und Langsamverkehr) gesamtheitlich und koordiniert angegangen werden müssen.

Nachfolgend ist auf die einzelnen Vorstösse einzugehen:

3. P 17/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Organisationsstruktur

3.1 Heutige gesetzliche Regelung

Die gesetzlichen Grundlagen sind vorne unter der Ziffer 2.2 erläutert. Obwohl die Zuständigkeiten verschieden geregelt und dadurch zwangsläufig Schnittstellen vorhanden sind, funktioniert die Zusammenarbeit gut. Bis heute sind denn auch nicht – auch wenn dies im Postulat impliziert wird – nennenswerte Koordinations- und Schnittstellenprobleme aufgetaucht. Die bisherige Organisation und Zusammenarbeit hat sich im Grundsatz bis heute bewährt.

3.2 Handlungsbedarf – Optimierungsmöglichkeit

Trotz der aktuell gut funktionierenden Organisation macht es aufgrund der nationalen und kantonalen Entwicklung im Langsamverkehr (vgl. vorne Ziffer 2.3) Sinn, die heutige Situation zu überprüfen. Die Mobilitätsthemen und insbesondere der Langsamverkehr sind besser zu positionieren. Der Langsamverkehr muss zu einer wichtigen Säule neben dem öffentlichen Verkehr und MIV werden. Dabei umfasst der Langsamverkehr insbesondere die Fusswege, Radwege, Wanderwege und die Bikerouten.

Der Regierungsrat kommt zum Schluss, dass aufgrund des Ist-Zustands und der schon eingesetzten Entwicklung eine Zusammenfassung der Tätigkeiten im Langsamverkehr in einem Departement innerhalb der Verwaltung angegangen werden kann. Es ist Zeit, dass auch organisatorisch die Vorbereitung für die optimale Bewirtschaftung der Mobilitätsthemen gemacht wird.

3.3 Zentrale Ansiedlung an einem Ort in einem Departement

Für die Ansiedelung an einem Ort drängen sich – wie das die Postulanten richtig feststellen – das Baudepartement (Tiefbauamt), Umweltsdepartement (Amt für Wald und Naturgefahren) oder Volkswirtschaftsdepartement (ARE) auf.

In der Gesamtbetrachtung drängt sich die Zentralisierung beim Baudepartement auf. Dies aus nachfolgenden Überlegungen:

a) Sämtliche Mobilitätsthemen an einem Ort

Im Baudepartement sind bereits der Strassenverkehr, der öffentliche Verkehr und auch das Verkehrsamt angesiedelt. Das Tiefbauamt ist zudem bereits für die Gesamtverkehrsstrategie und für das kantonale Radroutenkonzept zuständig.

Es sind deshalb sämtliche Themen des Langsamverkehrs bei einem Departement anzusiedeln.

Bei den nicht strassengebundenen Langsamverkehrsformen wie Biken, Wandern oder Wintersportangebote ist heute das Umweltsdepartement (UD) zuständig. Damit sind aktuell die Fragen der Freizeitinfrastrukturanlagen und der Besucherlenkung sowie die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes, der Jagd und der Waldwirtschaft im gleichen Departement. Es ist daher zu prüfen, wie die bisher guten Erfahrungen in diesem Bereich bei einer möglichen neuen Schnittstelle optimal weitergenutzt werden können.

b) Ansiedelung des Themas beim Bund

Auf Stufe Bund ist für den Langsamverkehr das ASTRA verantwortlich. Das Baudepartement ist bezüglich den Strassen ohnehin schon Ansprechpartner für das ASTRA. Es macht auch diesbe-

züglich Sinn, den Langsamverkehr beim Baudepartement anzusiedeln. Damit können weitere, eigentliche externe Schnittstellen des Bundes zu anderen kantonalen Departementen vermieden werden. Sowohl gegen oben wie auch unten (vgl. Bst. a) gäbe es somit für Mobilitätsfragen immer die gleiche, eine Anlaufstelle beim Kanton (vgl. nachfolgend Bst. c).

c) Einheitliche Oberaufsicht

Das im Entstehen begriffene Veloweggesetz wird eine kantonale Oberaufsicht über die Velowegnetze stipulieren. Das Baudepartement hat bereits heute die Oberaufsicht über Strassen der Bezirke und Gemeinden. Es macht nun auch aus dieser Sicht Sinn, die Aufsicht bei einem Departement, und zwar beim Baudepartement, anzusiedeln.

d) Finanzierung

Aus der Spezialfinanzierung werden Radstreifen auf den Hauptstrassen, wie auch auf Verbindungsstrassen, mitfinanziert. Die RUVEKO verlangt teilweise mit ihren Vorstössen, dass die Spezialfinanzierung auch für andere Radwege bzw. das Radroutennetz verwendet werden soll.

Die Spezialfinanzierung bzw. die Strassenkasse wird mit den Motorfahrzeugsteuern alimentiert. Diese werden vom Verkehrsamt, welches auch beim Baudepartement angesiedelt ist, eingezogen. Die Mittel werden durch das gleiche Departement eingesetzt, wo sie auch eingenommen werden. Auch aus diesem Zusammenhang drängt sich die Konzentration des Themas Langsamverkehr beim Baudepartement auf.

e) Rechtsvergleich

In einer Kurzumfrage bei neun Kantonen zeigte sich, dass die Themen Strassenverkehr, Veloverkehr auf Strassen, Velo- / Bikeverkehr abseits der Strassen und Fussverkehr mehrheitlich beim jeweiligen Baudepartement angesiedelt sind. Wobei zu beachten ist, dass teilweise bei Kantonen das jeweilige Baudepartement auch das Amt für Wald umfasst.

Betrachtet man die Zuständigkeiten auf Stufe der Ämter, so ergibt sich etwa folgendes Bild: Der Veloverkehr auf Strassen ist mehrheitlich beim jeweiligen Tiefbauamt angesiedelt. Der Velo- / Bikeverkehr abseits der Strasse ist jeweils beim Tiefbauamt, einem Amt für Verkehr, einem Amt für Raumentwicklung und selten bei einem Amt für Wald zugeordnet. Beim Fussverkehr ist die Zuordnung entweder beim Tiefbauamt oder auch bei den Gemeinden angesiedelt. Auch im Rechtsvergleich mit Nachbar- und anderen Kantonen zeigt sich, dass sich eine Konzentration des Themas bewährt hat und sie sich für diese Organisation entschieden haben.

3.4 Fazit

Aus den vorgemachten Erwägungen kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass eine zentrale Stelle für Mobilität beim Baudepartement zu schaffen ist. Das Postulat P 17/19 ist deshalb erheblich zu erklären.

4. M 18/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Finanzierung

4.1 Grundlagen

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 Nebenradrou-ten und die örtlichen Radwege in Absprache mit den Bezirken in der Nutzungsplanung nach dem Planungs- und Baugesetz fest (§ 8 StraV).

4.2 Umsetzung heute

Wie in der Gesamtverkehrsstrategie 2040 zusammenfassend festgestellt, bestehen bei der Um-setzung noch Defizite auf ausser- und innerörtlichen Verbindungen. Wie vorne unter der Ziffer 2.3.3 aufgezeigt, kann ein Grund hierfür sicherlich auch die fehlende gesetzliche Grundlage sein, welche die finanziellen Mittel für Planung und Massnahmen abseits der Kantonsstrassen und Ver-bindungsstrassen regeln sollte.

4.3 Stossrichtung der Motion M 18/19

Die Motion verlangt mit konkreter ausformulierten Artikeln die Anpassung des Strassengesetzes. Der Langsamverkehr abseits der Kantonsstrassen soll aus der Spezialfinanzierung mitfinanziert werden.

Der Regierungsrat setzt sich grundsätzlich für durchgängige Langsamverkehrsverbindungen im Kanton Schwyz ein. Die hierfür stehenden gesetzlichen Grundlagen wurden eingangs erwähnt. Der Regierungsrat hat zudem die «Gesamtverkehrsstrategie 2040» sowie die «Strategie öffentli-cher Verkehr 2030» verabschiedet und liess auch diese Strategieplanung in den Kantonalen Richtplan einfliessen.

Der Regierungsrat ist jedoch der Meinung, dass, wie nachfolgend dargelegt, im heutigen Zeit-punkt die Übernahme der konkret vorgeschlagenen Finanzierungsnormen nicht angezeigt bzw. zu verfrüht ist.

4.4 Erheblicherklärung als Postulat

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass im Hinblick auf das neu zu schaffende Veloweggesetz in den kantonalen Ausführungsbestimmungen entsprechende Finanzierungsnormen zu überprüfen sind. Bevor nicht bekannt ist, was im Detail im neuen Bundesgesetz geregelt wird, macht es aber keinen Sinn, jetzt schon eine Stossrichtung festzulegen und die Bundesregelung ausser Acht zu lassen. Dies hätte allenfalls zur Folge, dass kurz hintereinander das Thema der Finanzierung zweimal revidiert werden muss.

Das neue Bundesgesetz über Velowege wird ebenfalls Standards zur Qualität und Sicherheit von Velowegen festlegen. Dabei wird es im Wesentlichen darum gehen, Kategorien von Velowegen vor-zugeben. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass entsprechende kantonale Ausführungsbestim-mungen erlassen werden müssen, welche wesentliche Grundsätze auf Kantonsstufe festlegt. In diesem Zusammenhang wird auch der Erlass einer Finanzierungsnorm zu überprüfen sein.

Es wäre auch völlig überraschend, wenn das neue Gesetz über Velowege nicht Finanzierungsnor-men beinhalten würde. Darauf deuten die teilweise klaren Forderungen im Rahmen des Vernehm-lassungsverfahrens. Weiter wird, gestützt auf die erheblich erklärten Postulate P 9/19 «Kantons-beiträge an Strassen der Bezirke und Gemeinden (insbesondere Verbindungsstrassen)» und P 10/19 «Anpassung Kantonsstrassennetz an die aktuellen Gegebenheiten», die Strassengesetz-gebung bezüglich der Finanzierung in Revision gezogen. Es drängt sich deshalb auf, erst bei Vor-liegen aller Rahmenbedingungen die Finanzierungsfrage für den Langsamverkehr zu prüfen. Be-reits jetzt die von den Motionären ausformulierten Finanzierungsbestimmungen zu legeferieren, ist verfrüht und würde die Mitberücksichtigung der endgültigen Bundesregelung, insbesondere auch Mitfinanzierungsart durch den Bund, verunmöglichen.

Die Motion M 18/19 ist deshalb in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

5. M 19/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Massnahmenplan Radrouten

5.1 Grundlagen und Umsetzung heute

Die Grundlagen wurden bereits vorne erwähnt. Wie aufgezeigt und auch in der Gesamtverkehrsstrategie 2040 festgehalten, bestehen Defizite auf ausser- und innerörtlichen Verbindungen (vgl. Ziffer 2.3.3).

Ein erster Schritt zur Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie 2040 war die Übernahme der entsprechenden Leitsätze bzw. Handlungsfelder in den Richtplan. Dieser wurde vom Regierungsrat am 24. April 2019 mit Beschluss Nr. 289 erlassen und vom Kantonsrat am 26. Juni 2019 zur Kenntnis genommen. Die Genehmigung durch den Bundesrat ist noch ausstehend und ist im ersten Halbjahr 2020 zu erwarten.

5.2 Stossrichtung der Motion M 19/19

Die Motion verlangt konkret ein Massnahmenplan für die Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie. Der Massnahmenplan soll innerhalb von zehn Jahren umgesetzt werden.

5.3 Erheblicherklärung als Postulat

Der Regierungsrat ist gewillt, die Leitsätze und Handlungsfelder der Gesamtverkehrsstrategie umzusetzen und spricht sich für durchgängige Langsamverkehrsverbindungen im Kanton Schwyz aus. Dabei ist auch die Koordination zwischen den verschiedenen zuständigen Gemeinwesen näher zu betrachten.

Er ist auch bereit, die Ausarbeitung eines Massnahmenplans für die konkrete Umsetzung zu prüfen. Vorliegend gilt es – nebst der noch ausstehenden Genehmigung des Richtplans durch den Bundesrat – jedoch noch das laufende Gesetzgebungsverfahren des Bundes für ein neues Veloweggesetz abzuwarten. Das neue Bundesgesetz über Velowege wird nebst der Schaffung von Velowegkategorien ebenfalls Standards zur Qualität und Sicherheit von Velowegen festlegen. Dabei wird es im Wesentlichen darum gehen, Kategorien von Velowegen vorzugeben.

Der Erlass von entsprechenden kantonalen Ausführungsbestimmungen wird nach Vorliegen des neuen Bundesgesetzes wohl unabdingbar. Es kann durchaus sein, dass das Radroutenkonzept – aufgrund der Schaffung von Velowegkategorien sowie Festlegung von Standards- und Qualitätskriterien – angepasst werden muss. Kommt hinzu, dass das Strassengesetz gestützt auf die Erheblicherklärung der Postulate P 9/19 «Kantonsbeiträge an Strassen der Bezirke und Gemeinden (insbesondere Verbindungsstrassen)» und P 10/19 «Anpassung Kantonsstrassennetz an die aktuellen Gegebenheiten» ohnehin in Revision gezogen wird.

Deshalb soll die Motion in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt werden.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt:

- a) Das Postulat «P 17/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Organisationsstruktur» erheblich zu erklären.
- b) Die Motion «M 18/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Finanzierung» in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.
- c) Die Motion «M 19/19: Das Potenzial des Langsamverkehrs besser und schneller ausschöpfen – Massnahmenplan Radrouten» in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Kaspar Michel
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber