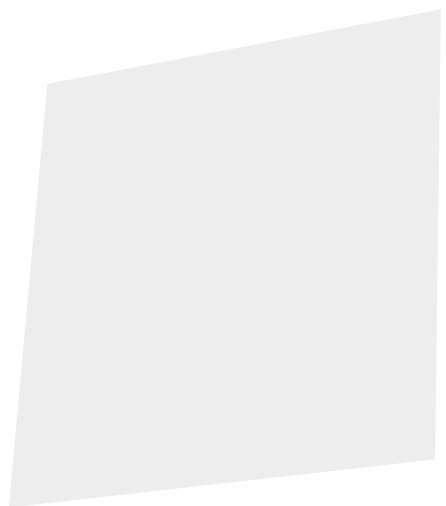


Strategie Langsamverkehr 2030

Bericht: 31. März 2014



Inhalt

Vorwort		3
1	Kernaussagen	4
2	Grundlagen und Organisation	5
2.1	Einflussfaktoren auf nationaler Ebene	5
2.2	Einflussfaktoren auf kantonaler Ebene	6
3	Ausgangslage und Handlungsbedarf	6
3.1	Fusswege	6
3.2	Wanderwege	7
3.3	Velofahren	7
3.4	Mountainbikes	8
3.5	E-Bikes	8
3.6	Schneeschuhlaufen	8
3.7	Tourenski	9
3.8	Langlauf	9
3.9	Inline-Skaten	9
3.10	Kanu	9
3.11	Aktuelle und künftige Trends	10
3.12	Wachstumsprognose	10
4	Ziele und Massnahmen	12
4.1	Lebensqualität	12
4.2	Regional kohärente Infrastruktur	12
4.3	Anbindung an das ÖV-Angebot	12
4.4	Verbesserung der Verkehrssicherheit	13
4.5	Informationssystem	13
4.6	Kooperation	13
4.7	Organisation	13
5	Finanzielle und personelle Auswirkungen	14
6	Rechtsetzungsform	15
7	Zusammenfassung und Fazit	15
Quellen		17
Abkürzungen		18
Glossar		19
Impressum		20
Anhang		20
A	Wanderwege: Übersichtsplan	20
B	Radroutennetz: Übersichtsplan	20
C	Mountainbikerouten: Übersichtsplan	20
D	Schneeschuhrouten: Übersichtsplan	20
E	Langlaufloipen: Übersichtsplan	20
F	Skaterouten: Übersichtsplan	20

Vorwort

Mobilität ist ein tragender Bestandteil unserer Gesellschaftsordnung und ist eng verknüpft mit Wohlstand und Freiheit. Sichere, funktionierende und preisgünstige Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor. Das trifft insbesondere für den Kanton Schwyz als bevorzugter Wohn-, Wirtschafts- und Erholungskanton zu.

Gemäss den statistischen Erhebungen im Bereich Mobilität und Verkehr 2012 legte die Schweizer Bevölkerung pro Kopf und Jahr rund 13'600 km im Inland zurück. Weitere 6'900 km kamen im Ausland, vor allem als Flugkilometer, hinzu. Mehr als die Hälfte der Gesamtdistanz von 20'500 km fallen auf das Konto Ferien und Freizeit.

Im Kanton Schwyz hat die Bevölkerung in den vergangenen 20 Jahren von 112'000 auf 150'000 Einwohner zugenommen. Gleichzeitig dazu stiegen die Personen- und Gütertransporte überproportional.

Der entstandene Mehrverkehr ist nur mit einer optimalen Kombination der drei Säulen des Personenverkehrs zu bewältigen (Abbildung 1, Seite 5). Die Infrastruktur und die Dienstleistungsangebote müssen beim Langsamverkehr kontinuierlich verbessert werden.

Die operativen Schwerpunkte liegen dabei beim Fuss- und Veloverkehr. Diese sind mit der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs intelligent zu verknüpfen (Stossrichtung B5 der Strategie „Wirtschaft und Wohnen“, Regierungsrat des Kantons Schwyz, 2011).

Mit der Förderung des Langsamverkehrs werden nicht nur verkehrs- und sicherheitstechnische Ziele, sondern auch umweltpolitische (Lärminderung, Reduktion der CO₂- und der NO_x-Emissionen) sowie gesundheits- und energiepolitische Zielsetzungen unterstützt. So entsteht ein breiter multifaktorieller Nutzen.

In städtischen Gebieten sowie in den Agglomerationen ist aktuell ein Wandel im Mobilitätsverhalten auszumachen: Wenn die Angebote des öffentlichen (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) attraktiv sind, findet eine eigentliche Entmotorisierung statt. Die Menschen bleiben (auch) ohne Auto mobil! Diese Tendenz muss vermehrt Eingang in die Verkehrsplanung und damit in die Verkehrspolitik des Kantons Schwyz finden.

Die vorliegende Strategie Langsamverkehr 2030 zeigt, welche Entwicklungen und Massnahmen nötig sind, damit der Langsamverkehr seinen Anteil zur Sicherung der zukünftigen Mobilität im Kanton Schwyz beitragen kann. Zusammen mit der „Strategie öffentlicher Verkehr 2030“ will sie einen Beitrag zu einer konstruktiven und zielführenden Debatte leisten, wie wir die Mobilität in unserem Kanton langfristig organisieren.

Landesstatthalter Andreas Barraud, Vorsteher Umweltdepartement

1 Kernaussagen

- Paragraph 24 der neuen Kantonsverfassung fordert eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Dabei ist auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer „besondere Rücksicht“ zu nehmen. Die Strategie „Wirtschaft und Wohnen“ nimmt diesen Grundsatz auf und **ortet beim Fahrradfahren das grösste Optimierungspotenzial**.
- Der Kanton Schwyz will sein **Langsamverkehrsangebot laufend in qualitativer und quantitativer Hinsicht verbessern** und macht dessen Vorteile in der Bevölkerung bekannt.
- Der **Personenverkehr** im Kanton Schwyz steigt stetig an. Ein beachtlicher Teil davon soll künftig durch den günstigeren Langsamverkehr aufgefangen werden.
- Für den **Alltagsverkehr** sind Velofahren (E-Bikes) und zu Fuss gehen die wichtigsten Formen. Im **Freizeitverkehr** werden Wandern und Velofahren mit Mountainbiken, E-Bikes, Schneeschuhlaufen und auch Langlauf, Skitouren, Skaten und Kanu fahren ergänzt.
- Die **Sicherheit** muss auch für die schwachen Verkehrsteilnehmer gewährleistet sein. Dieses Anliegen ist zentral für die Fortbewegung mit allen Langsamverkehrsmitteln.
- Investitionen in den Langsamverkehr schneiden nach einer Studie des ASTRA bezüglich **Kosten-Nutzen-Verhältnis um einen Faktor 2 bis 8 günstiger** ab als Referenzbeispiele aus den Bereichen MIV/ÖV.
- Die Praxis zeigt, dass ein qualitativ und quantitativ gut **ausgebautes LV-Angebot vermehrt von der Bevölkerung genutzt wird**.
- Zahlreiche Gespräche und mehr als 60 Rückmeldungen der Gemeinden und anderen Institutionen haben bei der Erarbeitung des Fahrradkonzeptes Kanton Schwyz (wie schon früher bei der Ausarbeitung des Wanderwegnetzes) gezeigt, dass die **gezielte Förderung des Langsamverkehrs** durch den Kanton einem **grossen Bedürfnis** entspricht. Der Kanton kann hier eine Vorbildfunktion übernehmen.
- Für die Umsetzung der notwendigen Massnahmen muss – ergänzend zu den heutigen Bestimmungen im kantonalen Strassengesetz – analog zum kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz eine **Rechtsgrundlage** geschaffen werden.
- **Finanzielle Aussagen** sind auf Stufe „Strategie Langsamverkehr 2030“ nicht möglich. Einerseits fehlen die rechtlichen Grundlagen und der angestrebte Ausbaustandard. Andererseits ist der Realisierungshorizont noch nicht definiert.

2 Grundlagen und Organisation

2.1 Einflussfaktoren auf nationaler Ebene

Der Bundesrat hat in seiner Legislaturplanung 2011 bis 2015 fünf verschiedene politische Leitlinien definiert (Schweizerischer Bundesrat, 2011). Danach „nutzt die Schweiz Energien und Ressourcen nachhaltig und effizienter und ist auf das zunehmende Mobilitätsbedürfnis vorbereitet. Sie pflegt eine optimale Raum- und Bodennutzung und sorgt für einen wirksamen Umwelt-, Kulturland- und Naturschutz“. Diese Ziele sollen insbesondere durch eine bessere Abstimmung von Raumordnung und verkehrlichen Infrastrukturen erreicht werden.

Das Verkehrsvolumen stieg im Gleichschritt mit dem Bruttoinlandprodukt stetig an. Im Grundsatzpapier „zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur“ verlangt der Bundesrat, dass zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (öffentlicher Verkehr ÖV, motorisierter Individualverkehr MIV und Langsamverkehr LV) koordinierte Zielvorgaben umzusetzen und diese mit innovativen Ansätzen zu ergänzen seien (Schweizerischer Bundesrat, 2008).

Mit verschiedenen Massnahmenpaketen soll erreicht werden, dass der Anteil des Langsamverkehrs an der Personenmobilität der gesamten Bevölkerung zunimmt. Dabei wird der Langsamverkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs etabliert und als eigenständige Mobilitätsform in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert. Der Anteil des Langsamverkehrs am gesamten Personenverkehr (Modal Split) soll erhöht werden (Schweizerischer Bundesrat, 2009).

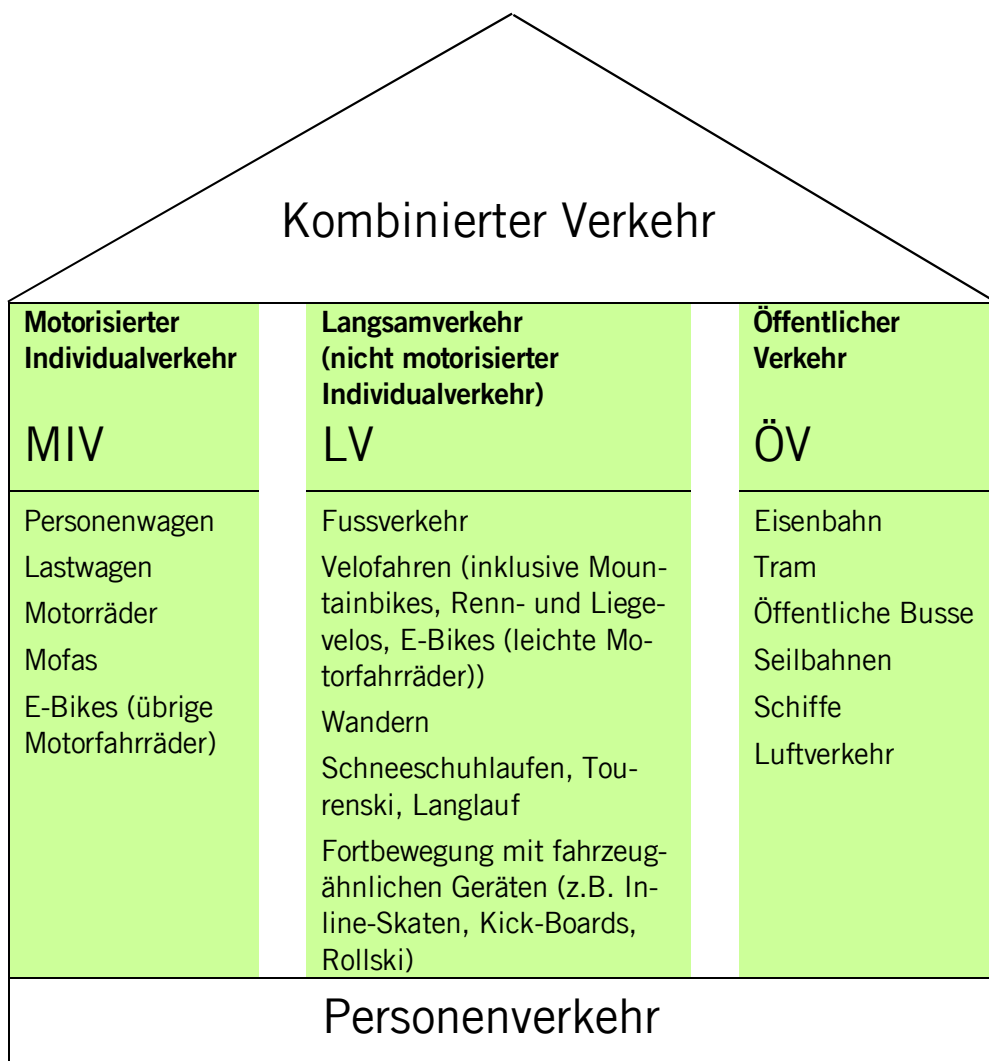


Abbildung 1: Die drei Säulen des Personenverkehrs (UVEK, 2002)

2.2 Einflussfaktoren auf kantonaler Ebene

Die folgenden Grundlagen definieren den Rahmen für die Entwicklung der Langsamverkehrsstrategie im Kanton Schwyz:

- Strategie „Wirtschaft und Wohnen im Kanton Schwyz“, 2011
- Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), 2012
- Kantonaler Richtplan, 2004
- Strategie öffentlicher Verkehr 2030, 2013
- Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (SRSZ 781.100)
- Strassengesetz (SRSZ 442.110)
- Strassenverordnung (SRSZ 442.111)
- Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz (SRSZ 443.210)
- Gesetz über die öffentlichen Wege mit privater Unterhaltspflicht (SRSZ 443.110)

Der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr stossen seit Jahren - namentlich in den potenzialreichsten Regionen - an Kapazitätsgrenzen.

In der Strategie „Wirtschaft und Wohnen im Kanton Schwyz“ ist das Zusammenwirken der drei Säulen des Personenverkehrs dargestellt. Mit der reibungslosen und gegenseitigen Ergänzung und Abstimmung dieser drei unterschiedlichen Arten des Personenverkehrs schafft die öffentliche Hand die Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Verkehrserschliessung im Kanton.

3 Ausgangslage und Handlungsbedarf

Paragraph 24 der neuen Kantonsverfassung fordert eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Bei der Umsetzung dieses Grundsatzes ist auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer „besondere Rücksicht“ zu nehmen. Fuss- und Veloverkehr gehören unbestritten zu dieser Kategorie.

Trotz stetiger Urbanisierung des ländlich geprägten Kantons weist der Langsamverkehr einen unterdurchschnittlichen Anteil am gesamten Personenverkehr auf. Der Kanton Schwyz ist für zahlreiche Städte und deren Agglomerationen eine beliebte Tagesausflugsdestination. Umfang und Qualität des Angebots sowie die Standards bei den verschiedenen Langsamverkehrsarten sind innerkantonale sehr unterschiedlich.

Nachfolgend werden die einzelnen Langsamverkehrsarten beschrieben. Weiterführende Informationen inklusive Karten finden sich im Anhang.

3.1 Fusswege

Der Kanton Schwyz weist heute kein spezifisches Fusswegnetz aus. Das öffentliche Fusswegnetz befindet sich hauptsächlich innerorts und ist in der Regel nicht signalisiert, jedoch rechtlich mehrheitlich gesichert. Dies hat mit den seit alters bestehenden Wegrodeln zu tun. Träger der öffentlichen Fusswege sind in der Regel die öffentliche Hand oder die privaten Grundeigentümer.

Das Fusswegnetz ist verhältnismässig gut ausgebaut. Defizite bestehen im Bereich von innerörtlichen Fusswegverbindungen (Stossrichtung B5 der regierungsrätlichen Strategie „Wirtschaft und Wohnen“, 2011) und müssen somit von den Gemeinden behoben werden.

3.2 Wanderwege

Am besten und vollständigsten ausgebaut sind die Wanderwege (Anhang A). Hauptsächlich Gründe dafür sind das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege, die Aktivitäten der Dachorganisation Schweizer Wanderwege sowie jene der kantonalen Fachorganisation, welche seit mehr als 50 Jahren die Anliegen der Wanderer vertritt.

Einen eigentlichen Entwicklungsschub brachte das kantonale Fuss- und Wanderweggesetz (SRSZ 443.210, KFWG), welches der Kantonsrat Schwyz am 18. Mai 2004 verabschiedet hat. Mit dem KFWG wurden der Kanton und die Gemeinden explizit als Träger der Infrastruktur im Wanderwegbereich bezüglich Planung, Bau, Unterhalt, Signalisation und rechtlicher Sicherung in die Pflicht genommen.

Das öffentliche Wanderwegnetz besteht aus den Haupt-, den Verbindungs- und den kommunalen Wanderwegen. Der Kanton Schwyz weist heute ein neu signalisiertes und gut unterhaltenes Wanderwegnetz von rund 1'700 km Länge aus.

Eine Evaluation der Organisation und der Qualität des Unterhalts des kantonalen Wanderwegnetzes hat unlängst ergeben, dass die Umsetzung des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes gut organisiert ist und sich in einer im Vergleich zu früher spürbar verbesserten Qualität der Wanderwege manifestiert (RRB 525/2009). Es gilt, diese Qualität zu halten und auszuweiten.

3.3 Velofahren

Das Veloland von SchweizMobil führt mit sieben regionalen und drei nationalen signalisierten Routen durch den Kanton Schwyz (Anhang B).

Die Infrastruktur für den Veloverkehr im Kanton Schwyz weist insbesondere entlang verkehrsreicher Strassen Mängel auf. Nur mit sicheren und attraktiven Radwegverbindungen können die vorhandenen Potenziale für den Alltags- und Freizeitverkehr ausgeschöpft werden. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen.

Die Strassenverordnung (SRSZ 442.111) vom 18. Januar 2000 fordert, dass die zuständige kantonale Fachstelle ein kantonales Radroutenkonzept erarbeitet. Mit RRB 598/2011 hat der Regierungsrat das Umweltdepartement (Amt für Wald und Naturgefahren) beauftragt, das vorliegende kantonale Konzept „Strategie Langsamverkehr 2030“ auszuarbeiten. Parallel hierzu wurde separat auch ein Fahrradkonzept Kanton Schwyz (Umweltdepartement, Amt für Wald und Naturgefahren, 31. März 2014) ausgearbeitet. Es ist wesentlicher Bestandteil dieser Gesamtkonzeption.

Als Teil des Fahrradkonzeptes Kanton Schwyz hat das Tiefbauamt im Frühjahr 2011 einen Planungsauftrag zur Bezeichnung der Radrouten auf dem Kantonsstrassennetz ausgelöst. Ausgehend von der bestehenden Radfahrerinfrastruktur wurden sämtliche Hauptstrassen (Kantons- und Verbindungsstrassen) einer Schwachstellenanalyse unterzogen und auf GIS-Datenbasis dargestellt. Parallel dazu wurden die Handlungsfelder von vorhandenen Sicherheitsdefiziten sowie neue Radverkehrsanlagen definiert (RRB 933/2011; Antwort des Regierungsrats auf das Postulat P 5/11 „Mehr fürs Velo“).

Die Radrouten- und Schwachstellenanalyse auf den Kantons- und Verbindungsstrassen lag per 1. März 2013 vor. Diese wurde bis Ende März 2014 durch das Umweltdepartement mit Alternativrouten ergänzt („Fahrradkonzept Kanton Schwyz“).

Nach Paragraph 3 des Strassengesetzes (SRSZ 442.110) umfasst der Strassenraum die Fahrbahnen samt den Rad- und Gehwegen. Entsprechend Paragraph 8 des Strassengesetzes sind Radrouten Verkehrsflächen und Verkehrsverbindungen für Radfahrer als Teil der Strassenfläche oder als abgetrennte oder kombinierte Rad-/Gehwege. Es ist also auch möglich, von der Strassenfläche abgetrennte Rad-/Gehwege, soweit sie entlang von Kantonsstrassen verlaufen, über die Strassenrechnung zu finanzieren.

Für jene Radwege, welche nicht in den Geltungsbereich des Strassengesetzes fallen, fehlt derzeit jedoch eine Rechtsgrundlage.

Das Fahrradkonzept nimmt die Dreiteilung des Kantons in die Regionen Innerschwyz, Mitte und Ausserschwyz auch aus topografischen Gründen (Tal- und Hochebenen) auf. Konzeptuell wurde versucht, die Radrouten entlang den Kantonsstrassen und der Schienennetze der SBB und der SOB sowie als Rundstrecken um die zahlreichen Seen zu führen.

3.4 Mountainbikes

Das Mountainbikeland von SchweizMobil umfasst ein Streckennetz von rund 5'700 km. Davon entfallen 268 km auf den Kanton Schwyz. Hinzu kommen 77 km Mountainbikerouten, welche bereits seit längerer Zeit beschildert sind.

Die offiziell signalisierten Mountainbikerouten auf Kantons- und Gemeindeebene bilden kein zusammenhängendes Netz. Sie verlaufen hauptsächlich auf Wald- und Güterstrassen sowie auf Wanderwegen (Anhang C).

Eine Entflechtung der einzelnen Nutzungen (Wandern / Mountainbiken) kann je nach Situation vor Ort nötig sein. Die dringendsten Massnahmen beschränken sich aber auf die Signalisation und die rechtliche Sicherung bestehender Routen. Obwohl private Wald- und Güterstrassen (oft Flurgenossenschaften) über Subventionen gebaut und saniert worden sind, ist die öffentliche Befahrbarkeit mit Fahrrädern und Mountainbikes noch nicht überall rechtlich gesichert. Immerhin wird das Fahrradfahren auf Wald- und Güterstrassen von der Mehrheit der betroffenen Grundeigentümer einstweilen toleriert.

Punktuell ist der Ausbau spezifischer Angebote denkbar. Nebst weiteren Mountainbikerouten stehen derzeit „Freeridestrecken“ im Fokus. Dieser Bereich bleibt Privaten überlassen.

3.5 E-Bikes

E-Bikes werden immer beliebter und ermöglichen das Velofahren für eine breitere Bevölkerungsschicht. Längere Distanzen und / oder Höhendifferenzen werden durch die Motorunterstützung überwindbar, namentlich für Senioren oder Familien.

E-Bikes gelten als Motorfahrräder. Dabei werden zwei Typen von E-Bikes unterschieden: Die „Leicht-Motorräder“ und die „Motorräder“.

Zur „langsameren“ Kategorie gehören die Leicht-Motorräder. Deren Motor darf nicht stärker als 500 W sein. Die Tretunterstützung wirkt bis 25 km/h. Das dreigeteilte Fahrverbot für Motorfahrzeuge gilt für sie nicht.

Im Gegensatz dazu leistet die schnellere Kategorie zwischen 500 bis 1000 W. Die Tretunterstützung wirkt bis maximal 45 km/h. Diese Kategorie wird den Motorfahrrädern gleichgestellt.

Betreffend E-Bikes gibt es im Kanton Schwyz keinen spezifischen Handlungsbedarf. Sie nutzen im Regelfall dieselbe Infrastruktur wie Fahrrad- und Mountainbikefahrer.

3.6 Schneeschuhlaufen

Das Schneeschuhlaufen hat sich als Ergänzung zu anderen Wintersportarten in den vergangenen zehn Jahren etabliert. Seit der Jahrtausendwende ist eine markante Zunahme zu verzeichnen. Der Schneeschuh wird als Sportgerät genutzt, das breiten Bevölkerungsschichten besondere Wintererlebnisse ermöglicht. Familien, Gruppen oder Einzelsportler schätzen den hohen Erholungs- und Freizeitwert dieser

Sportart. Wie das Mountainbiken dürfte sich auch das Schneeschuhlaufen in den kommenden Jahren auf dem gegenwärtigen hohen Niveau konsolidieren.

Kantonsweit bestehen heute signalisierte Schneeschuhrouten von knapp 100 Kilometern Länge (72 km des Schneeschuhverbands Schweiz SVS und 20 km übrige; Anhang D). Sie bilden regionenweise ein zusammenhängendes Netz. Die lenkende Wirkung von Trails durch informative Zusatztafeln kann signifikant erhöht werden. Dies hat ein Pilotprojekt des Amtes für Wald und Naturgefahren auf der Ibergeregge im Jahre 2006 eindrücklich gezeigt. Solche Lenkungseffekte sollen in Zukunft verstärkt werden. Als „halböffentlicher“ Anbieter hat sich im Kanton der Schneeschuh-Verband-Schweiz SVS formiert, welcher verschiedene Strecken ausschildert.

In eidgenössischen, kantonalen sowie kommunalen Schutzgebieten ist die Signalisation der Schneeschuhrouten Sache des Bundes und des Kantons. In den übrigen Gebieten bleiben das Einrichten und die Signalisation entsprechender Routen Sache von Tourismusorganisationen, Vereinen oder Privaten.

3.7 Tourenski

Der Skitourensport hat im Kanton Schwyz eine lange Tradition und wird von Mitgliedern des Schweizerischen Alpenclubs SAC und weiteren Sportlern ausgeübt. Meist bewegen sich Skitourenläufer auf „seit jeher eingebürgerten“ Routen. Sie sind somit eher geführt und konzentrierter als Schneeschuhläufer.

Im Bereich Tourenski existieren für den Kanton Schwyz seit Jahrzehnten Skitourenkarten des SAC oder der swisstopo. Darin sind die traditionellen Skitourenrouten eingetragen. Insbesondere auch im Internet finden sich zahlreiche weitere Tourenbeschreibungen.

Skitourensportler brauchen keine spezielle Signalisation im Gelände. Ausnahmen sind Nutzungsplan-Gebiete (z.B. Ibergeregge, Jagdbanngebiet Silber-Jägern-Bödmeren), in denen Winterkorridore für alle Wintersportler gelten.

3.8 Langlauf

Der Kanton Schwyz hat eine hohe Dichte an Langlaufdestinationen. Überregional bekannt sind die Loipen in Studen, Einsiedeln und Rothenthurm. Weitere Loipen bestehen in den Tourismusregionen Rigi und Stoos (vgl. Anhang E).

Die Angebote im Bereich Langlauf werden von Vereinen und von Tourismusorganisationen getragen.

3.9 Inline-Skaten

Es existieren bisher keine eigentlichen Skate-Routen im Kanton Schwyz. Geskated wird hauptsächlich entlang von Kantonsstrassen auf Radstreifen und auf Trottoirs oder Flurstrassen. Eine separate Bezeichnung von ausgewählten Skate-Routen ist prüfenswert. Erwünscht sind im speziellen eine notwendige Infrastruktur (Anhang F), die gebietsweise Signalisation und die Erstellung von Übersichtskarten zu geeigneten Strecken.

3.10 Kanu

SchweizMobil kennt neben Wanderland, Velo-, Mountainbike- und Skatingland auch das Kanuland. Im Kanton Schwyz gibt es diesbezüglich jedoch nur die Einwasserungsstellen bei Brunnen und Unter Rotschuo in Gersau sowie die dazugehörige Kanulandroute „Vierwaldstättersee Kanu“ (Brunnen - Buochs - Gersau / Rotschuo).

Kanusport wird auf einigen Seen und Flüssen im Kanton ausgeübt, meist individuell und sporadisch. Auf der Muota finden immer wieder internationale Kanurennen statt. Heute wird die Muota von verschiedenen Kanoclubs zu Trainingszwecken genutzt.

Auf den Seen und Fliessgewässer werden sodann weitere Arten von „Human Powered Mobility“ ausgeübt, so zum Beispiel Rudern, Paddeln und Kajak fahren.

3.11 Aktuelle und künftige Trends

Die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern, Rollen oder zu Wasser, angetrieben durch menschliche Muskelkraft, nimmt kontinuierlich zu. Diese Steigerung ist auf das Bevölkerungswachstum, die generelle Zunahme des Verkehrs, steigendes Gesundheitsbewusstsein und verschiedene Werbekampagnen zurück zu führen.

Der positive Wander-Boom hat sich auch auf andere Outdoor-Aktivitäten ausgeweitet und diese diversifiziert. Der Trend wird sich in den kommenden Jahren verstärken. Insbesondere das Biken und das Schneeschuhlaufen haben sich als neue Breitensportarten etabliert.

Im Bereich Velofahren sind zwei divergierende Trends auszumachen. Das Mountainbike erlebt einen eigentlichen Hype und wird sich wohl auf dem heutigen hohen Niveau konsolidieren. Mit einem hohen Wachstumspotenzial wächst derzeit das Segment der Elektro-Bikes am schnellsten. Hingegen zeigt das Velofahren im Siedlungsgebiet wegen der Zunahme des motorisierten Verkehrs rückläufige Tendenz. Ausnahmen von dieser Tendenz sind dort auszumachen, wo ein sicheres und attraktives Radroutennetz besteht. Wo innerörtlich gefahrlose und direkte Velofahrwege vorhanden sind, werden diese rege genutzt. Zusammenhängende, attraktive und sichere (vom motorisierten Individualverkehr MIV getrennte) Velowege erfreuen sich grösster Beliebtheit. Mit zusätzlichen Strecken kann diese Fortbewegungsart wirksam gefördert werden. Die immer populäreren E-Bikes dürften in Zukunft noch stärker als Nahverkehrsmittel genutzt werden.

„Zurück zur Natur“ ist ein gesellschaftspolitisch klar identifizierbarer Megatrend. „Outdoor“-Sein ist „in“. Ein gut an den öffentlichen Verkehr angebundenes Langsamverkehrsnetz wird nicht nur im Arbeits-/ Alltagsverkehr, sondern auch im Freizeitverkehr immer wichtiger.

3.12 Wachstumsprognose

Der Langsamverkehr wird in den kommenden Jahren im Wachstumskanton Schwyz aus verkehrs-, finanz- und energiepolitischen, aber auch gesundheitspolitischen Überlegungen an Bedeutung gewinnen. Unter sämtlichen Langsamverkehrsarten steht der Veloverkehr bezüglich Bedeutung und Entwicklungspotenzial im Fokus. Weitere Anstrengungen braucht es bei den innerörtlichen Fusswegverbindungen. Beim übrigen Langsamverkehr ist der Handlungsbedarf klein.

Die Dreiteilung des Kantons in die Regionen Innerschwyz, Mitte und Ausserschwyz legt es nahe, für den Bereich Langsamverkehr drei geografisch-topografische Ebenen zu definieren (Abbildung 2):

- die Talebenen der Region Innerschwyz (Schwyzer Talkessel, Arth, Küsnacht)
- die Hochebenen der Region Mitte (Rothenthurm, Einsiedeln, Ybrig)
- die Talebenen / Seegemeinden der Region Ausserschwyz (Höfe, March)

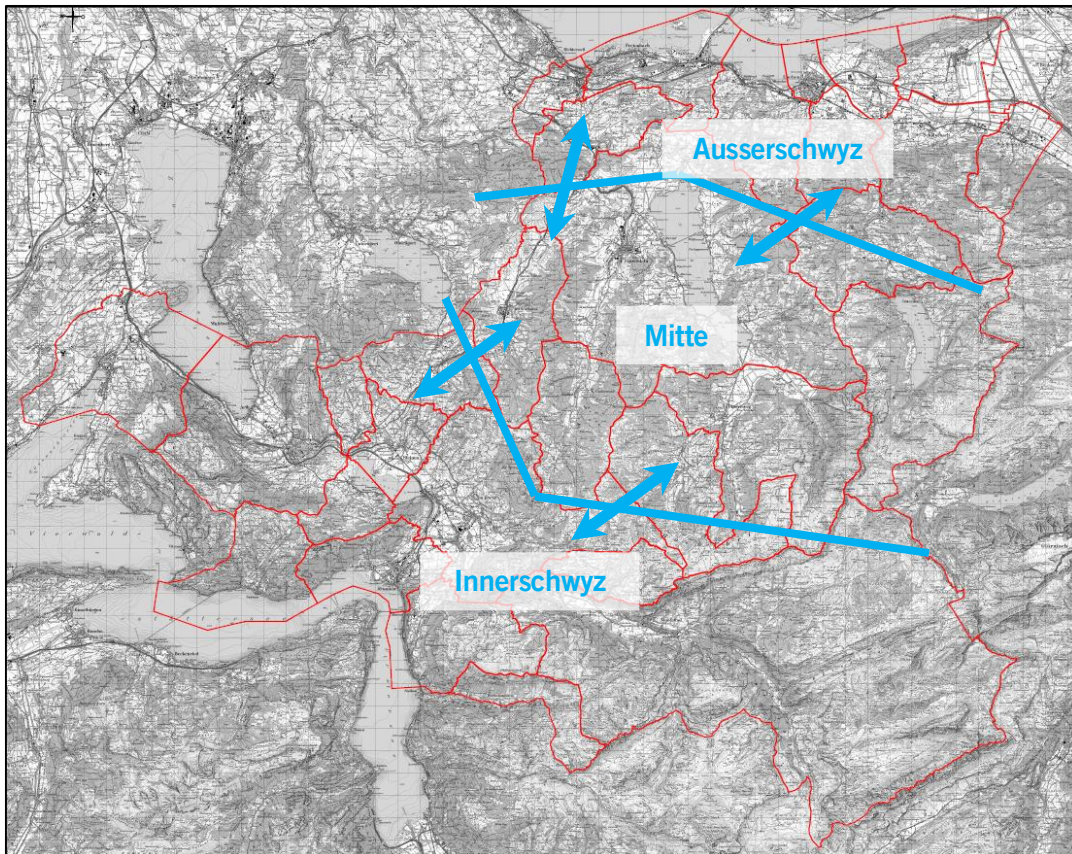


Abbildung 2: Drei Ebenen im Kanton Schwyz.

Aufgrund der topografischen Voraussetzungen sind Velorouten entlang von Gewässern und Bahntrassees besonders geeignet.

Für die Ausschöpfung dieses Potenzials braucht der Langsamverkehr attraktive, sichere und zusammenhängende Netze sowie Nebenanlagen (z.B. Veloabstellplätze). Im dicht besiedelten städtischen ebenso wie im ländlichen Raum weisen die vorhandenen Netze Schwachstellen und Mängel auf. Diese bestehen vorwiegend in eigentlichen Netzlücken, Gefahrenstellen, fehlender oder unklarer Signalisation sowie fehlender oder mangelhafter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Im Alltagsverkehr zeigt der Langsamverkehr seine Stärken sowohl als eigenständige Mobilitätsform im Kurzstreckenbereich bis rund 15 Minuten (zu Fuss bis 1 km; mit dem Velo bis 5 km) als auch in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln (kombinierte Mobilität / Transportkette). Bei diesen Reisezeiten und Distanzen besteht ein grosses Verlagerungspotenzial. Im Freizeitverkehr liegen die grössten Verlagerungspotenziale zu Gunsten des Langsamverkehrs hauptsächlich beim Wandern und Velowandern in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln, vorab dem öffentlichen Verkehr.

4 Ziele und Massnahmen

4.1 Lebensqualität

Ziel	Massnahmen
Schwyz ist ein Wohnkanton mit überdurchschnittlich hoher Lebensqualität. Die Bevölkerung schätzt den Langsamverkehr in Alltag und Freizeit als wesentliches Element der Lebensqualität.	<ul style="list-style-type: none">- In den drei Regionen Innerschwyz, Mitte und Ausserschwyz werden die Infrastrukturen und die Dienstleistungen des Langsamverkehrs kontinuierlich verbessert.- Zwischen Ausserschwyz und Innerschwyz besteht ein attraktives Angebot für den Veloverlad auf die SOB. Entlang des SOB-Trassees soll versucht werden, eine Veloroute zu bauen. Dasselbe gilt für die SBB (z.B. Neubau einer Veloroute entlang dem Bahntrasse Arth-Goldau - Zug).- Der Kanton Schwyz beteiligt sich aktiv und vorausschauend an der Erarbeitung strategischer LV-Projekte. Er intensiviert die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, dem Bund und den Transportunternehmen.- Der Kanton koordiniert die lokalen, regionalen und überregionalen Planungen.- Gemeinsam mit den öffentlichen und privaten Partnern sorgt der Kanton Schwyz für eine bedarfsgerechte Verknüpfung des Langsamverkehrs mit den ÖV-Angeboten.

4.2 Regional kohärente Infrastruktur

Ziel	Massnahmen
Auf dem ganzen Kantonsgebiet bestehen für den Langsamverkehr kohärente und attraktive Angebote.	<ul style="list-style-type: none">- Im Rahmen der Konzeption des Radroutennetzes (Fahrradkonzept Kanton Schwyz) werden wirkungsvolle Verbesserungen für den Radfahrerverkehr im Kanton Schwyz aufgezeigt und umgesetzt.- Bauliche und funktionelle Verbesserungen erhöhen die Verkehrssicherheit. Neue Radrouten abseits des Kantonsstrassennetzes steigern die Attraktivität. Nach Möglichkeit wird der Radverkehr auf bereits bestehende Wege verlegt.

4.3 Anbindung an das ÖV-Angebot

Ziel	Massnahmen
Die Langsamverkehrsangebote sind mit den Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs optimal verknüpft. Das Bahn-, Bus- und Schiffsnetz ist fahrradkundenfreundlich ausgestaltet.	<ul style="list-style-type: none">- Bauliche Massnahmen verknüpfen den Langsamverkehr mit dem ÖV und ermöglichen den direkten Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel.- Die Busse werden auf ausgewählten Strecken so ausgerüstet, dass der Veloverlad problemlos möglich ist. An den Haltestationen von Bahn, Bus und Schiff existieren eine hinreichende Anzahl Veloparkplätze.

4.4 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel	Massnahmen
Die Langsamverkehrsanlagen tragen dem hohen Sicherheitsbedürfnis sämtlicher Nutzergruppen Rechnung.	<ul style="list-style-type: none">- Bei der Planung von neuen Verkehrsanlagen wird der LV von Anfang an als gleichwertiger Partner mit einbezogen.- Die Sicherheitsdefizite beim bestehenden Radwegnetz werden behoben.- Der LV wird nach Möglichkeit vom MIV räumlich getrennt.

4.5 Informationssystem

Ziel	Massnahmen
Der Kanton Schwyz verfügt über ein einheitliches Leit- und Informationssystem für den Langsamverkehr.	<ul style="list-style-type: none">- Analog den Wanderwegen werden die Wegnetze und Nebenanlagen, wo nötig, mit einheitlichen Informationstafeln beschildert.- Für das Langsamverkehrsangebot wird ein Mobilinformationssystem (App) aufgebaut.- Die langsamverkehrsrelevanten Geoinformationen werden aktualisiert und sind in einem anerkannten Standard verfügbar.

4.6 Kooperation

Ziel	Massnahmen
Der Kanton bietet günstige Rahmenbedingungen für die wirksame Förderung des Langsamverkehrs.	<ul style="list-style-type: none">- Analog zu den bewährten Regelungen bei den Fuss- und Wanderwegen wird eine Rechtsgrundlage für den gesamten Langsamverkehr geschaffen.- Bei der Planung und Realisierung von Langsamverkehrsangeboten werden volkswirtschaftlich sinnvolle Zusammenarbeitsformen auf den Ebenen Public-Public und Public-Private realisiert.

4.7 Organisation

Ziel	Massnahmen
Der Kanton Schwyz verstärkt seinen Einfluss durch die aktive Vertretung seiner Interessen auf allen politischen Ebenen. Die rechtlichen, fachtechnischen und die planerischen Grundlagen sind harmonisiert.	<ul style="list-style-type: none">- Der Kanton Schwyz vertritt seine Interessen in strategischen Langsamverkehr-Projekten gegenüber dem Bund und den Nachbarkantonen aktiv und vorausschauend.- Der Kanton koordiniert in Abstimmung mit den Bezirken und Gemeinden die Planungen des Regional- und Ortsverkehrs.- Der Kanton sorgt für eine Harmonisierung der rechtlichen, fachtechnischen und planerischen Grundlagen.

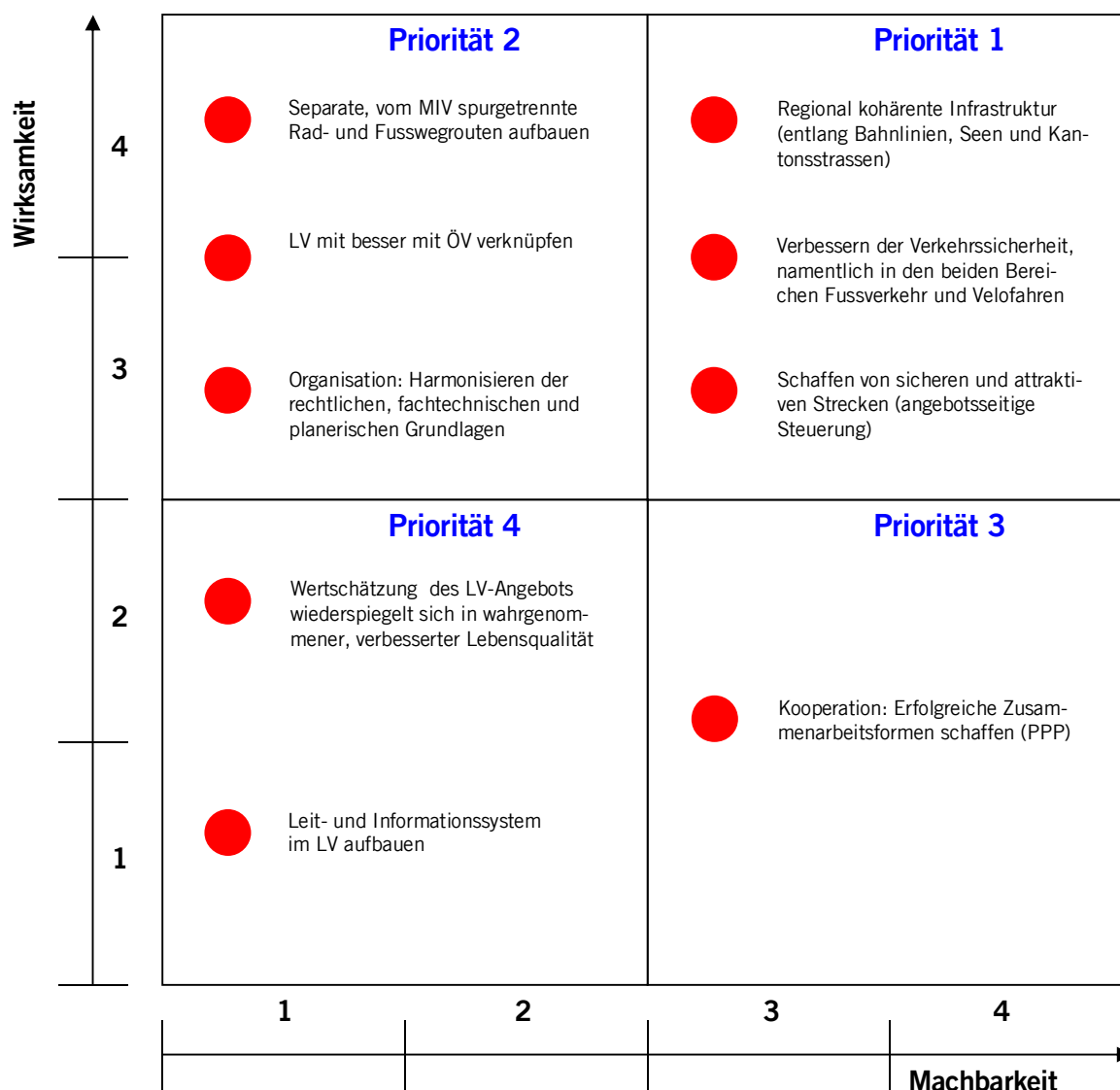


Abbildung 3: Herleitung der Prioritäten bei der Förderung des Langsamverkehrs.

5 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Um die Ziele gemäss Kapitel 4 zu erreichen, sind diverse planungs- und kostenintensive Massnahmen nötig. Hierfür reichen die eingespielte Fachstelle für Fuss- und Wanderwege sowie das Engagement des Baudepartements im Bereich Langsamverkehr (Strassengesetz) nicht aus. Es muss, was in anderen Kantonen bereits etabliert ist, eine Ansprechstelle für Velo-/Langsamverkehr bezeichnet werden.

Langsamverkehr ist stets als Ganzes zu betrachten. Das umfassende Leistungsangebot wird von verschiedenen Partnern erbracht. Für eine flächendeckende Grundversorgung können Leistungsvereinbarungen zwischen Kanton, Fachorganisationen und anderen Dritten vorgesehen werden.

Der Kanton hat in den vergangenen Jahren im Wanderwegbereich jährlich rund Fr. 500 000.-- für Neubau, Ausbau und Markierung investiert. Gemäss der regierungsrätlichen Strategie Wirtschaft und Wohnen sollen in den nächsten Jahren namentlich die beiden Bereiche Fussverkehr und Velofahren intensiv gefördert werden.

Der notwendige Finanzbedarf kann auf Stufe Strategie noch nicht beziffert werden, weil die wichtigsten Einflussfaktoren nicht bekannt oder nicht näher definiert sind:

- der politische Wille zur Umsetzung
- Realisierungschancen und Ausbaustandards von Neubauten
- Realisierungshorizont.

Für diverse Aus- und Neubauten müssen Variantenstudien gemacht und Einzelprojekte ausgearbeitet werden. Die Ausführung geplanter Massnahmen richtet sich nach den verfügbaren finanziellen Mitteln.

Soweit Velorouten entlang von Kantonsstrassen verlaufen, können diese im Regelfall über die Strassenrechnung finanziert werden.

Auf Kantonsebene ist für die Umsetzung der vorliegenden Langsamverkehrsstrategie (Schwerpunkt Radroutennetz) mit jährlich gegen 300 zusätzlichen Arbeitstagen zu rechnen, was etwa 140 Stellenprozenten entspricht.

6 Rechtsetzungsform

Die heutigen Regelungen im Bereich des Langsamverkehrs sind zurzeit in verschiedenen, getrennten Erlassen zusammengefasst. Es macht prima vista aus gesetzestechnischer Sicht und unter dem Aspekt der Benutzerfreundlichkeit Sinn, alle Regelungen zum Langsamverkehr in einem einzigen Erlass zusammenzufassen. Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 16. Oktober 2013 beschlossen, vorläufig auf die Ausarbeitung des Entwurfs für eine Langsamverkehrsgesetzgebung zu verzichten.

Systematisch könnte für ein neues Langsamverkehrsgesetz vom Strassengesetz oder vom bestehenden kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz ausgegangen werden. Entsprechend würden diese Gesetze um die weiteren Langsamverkehrsarten ergänzt.

Aus politischen und aus finanziellen Überlegungen ist abzuwägen, ob einer Ergänzung/Teilrevision bestehender Gesetze (Strassengesetzgebung oder Fuss- und Wanderweggesetz) der Vorzug zu geben ist.

Da Wegnetze nicht an Gemeindegrenzen enden und sich auch nicht an Kantonsgrenzen halten, sind für den Langsamverkehr übergeordnete und zusammenhängende Wegnetze sicherzustellen. Analog zu den Fuss- und Wanderwegen sind sie vom Regierungsrat mittels eines behördenverbindlichen Planes zu erlassen.

7 Zusammenfassung und Fazit

Im dicht besiedelten städtischen ebenso wie im ländlichen Raum, innerorts wie ausserorts, weisen die vorhandenen Langsamverkehrsnetze Schwachstellen und Mängel auf. Diese Schwachstellen in Form von Netzlücken, Gefahrenstellen, fehlender oder unklarer Signalisation oder fehlender beziehungsweise mangelhafter Anbindung an den öffentlichen Verkehr, verhindern eine sichere und attraktive Langsamverkehrsnutzung.

Im *Alltagsverkehr* liegen die Stärken des Langsamverkehrs als eigenständige Mobilitätsform im Kurzstreckenbereich bis rund 15 Minuten (zu Fuss bis 1 km; mit dem Velo bis 5 km). Als ebenfalls attraktiv erweist sich der Langsamverkehr in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln (kombinierte Mobilität / Transportkette).

Im *Freizeitverkehr* liegen die grössten Verlagerungspotenziale zu Gunsten des Langsamverkehrs hauptsächlich beim Wandern und Velofahren. Dies in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln, vorab dem öffentlichen Verkehr.

Die topografischen Gegebenheiten des Kantons Schwyz legen es nahe, für den Bereich Langsamverkehr drei geografisch-topografische Ebenen zu definieren: Die Talebenen der Regionen Inner- und Ausserschwyz (Schwyzer Talkessel, Arth, Küsnacht) und die Hochebene der Region Mitte (Rothenthurm, Einsiedeln, Ybrig). Radstrecken entlang von Seen oder solche entlang von Bahnlinien gelten dabei als besonders attraktiv.

Zusammenfassend sprechen folgende Gründe und Überlegungen für einen koordinierten, gezielten und angemessenen Ausbau des Langsamverkehrs im Kanton Schwyz:

- Bei entsprechendem Angebot leistet der Langsamverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Dämpfung der Mobilitätsnachfragespitzen.
- Der Langsamverkehr ist aus wirtschaftlichen Aspekten wegen seines geringen spezifischen Flächen- und Raumbedarfs pro Leistungseinheit (Personenkilometer) sehr kosteneffizient.
- Aus sozialer Sicht stellt er den Zugang zu freier Mobilität und freier Bewegung für alle Alters- und Gesellschaftsschichten sicher.
- Aus gesundheitspolitischer Sicht leistet er einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung des bewegungsaktiven Bevölkerungsanteils mit einem entsprechenden Reduktionseffekt bei den Gesundheitskosten.
- Die Förderung des Langsamverkehrs entfaltet positive Wirkungen zugunsten umwelt- und energiepolitischer Ziele (Luft, Lärm, Kohlendioxid, Raumbedarf).
- Er sichert ein wichtiges Grundinfrastrukturangebot in den Bereichen Alltags- und Freizeitverkehr.

Quellen

- Bieger, T. & Laesser, C. (Hrsg.) (2003): Attraktionspunkte. Multioptionale Erlebniswelten für wettbewerbsfähige Standorte. Haupt Verlag, Bern.
- Bote der Urschweiz (2011): Slow-up- und Streckenplan 2011, reproduziert mit Bewilligung Flotron AG, Meiringen.
- Baudepartement des Kantons Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr (2013): Strategie öffentlicher Verkehr 2030, Entwurf vom 1. Juni 2013, Schwyz.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bern.
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern.
- Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern.
- Bundesamt für Strassen ASTRA (2002): Leitbild Langsamverkehr, Bern.
- Csaba Szépfalusi (2000): Winterwandern und Schneeschuhwandern, Pichler Verlag, ISBN 3-8543-1211-3.
- Freuler, B & Liechti, T. (2006): Schneeschuhlaufen und Lenkungsmaßnahmen: Ein Pilotprojekt in der Region Ibergereg-Alpthal.
- Marconi Davide (2005): Freizeitverkehr Zusatzauswertungen des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten, Faktenblatt Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.
- Mayer et al. (2008): Wirtschaftliche Bedeutung des naturnahen Tourismus im Simmental und Diemtigtal – Regionalökonomische Effekte und Erfolgsfaktoren. Birmensdorf, Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft WSL, Hochschule für Technik Rapperswil HSR.
- Mönnecke et al. (2006): Ansprüche von Naherholungssuchenden und deren Berücksichtigung in verschiedenen Planungsinstrumenten. Projekt im Rahmen des WSL-Programmes „Landschaft im Ballungsraum“. Forschungsstelle für Freizeit, Tourismus und Landschaft, Institut für Landschaft und Freiraum, Hochschule für Technik Rapperswil und Institut für Nachhaltige Entwicklung, Departement Technik, Informatik und Naturwissenschaften, Zürcher Hochschule Winterthur.
- Ohnmacht T., et. al. (2008): Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen, SVI-Forschungsauftrag 74/2004, Luzern.
- Regierungsrat des Kantons Schwyz (2011): Strategie Wirtschaft und Wohnen.
- Schweizerischer Bundesrat (2009), Strategie Freizeitverkehr: Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr in Erfüllung des Postulats 02.3773, Peter Bieri vom 12. Dezember 2002.
- Schweizerischer Bundesrat (1996): 96.038 Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz, Bern.
- Schweizerischer Bundesrat (2008): Auszug Langsamverkehr. Strategie Nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008-2011, Bern.
- Schweizerischer Bundesrat (2011): Legislaturplanung des Bundes 2011-2015, Bern.
- Schwyzer Kantonalbank (2013): Zahlenspiegel, der Kanton Schwyz in Zahlen.
- UVEK (2002): Leitbild Langsamverkehr, Bern.

Abkürzungen

App	Anwendungssoftware
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWN	Amt für Wald und Naturgefahren, Kanton Schwyz
E-Bikes	Elektro-Bikes
KFWG	Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individual Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	Postulat
RRB	Regierungsratsbeschluss
SAC	Schweizerischer Alpenclub
SBB	Schweizerische Bundes Bahn
SOB	Süd-Ost-Bahn
SRSZ	Systematische Gesetzsammlung Kanton Schwyz
StrG	Strassengesetz Kanton Schwyz
StrV	Strassenverordnung Kanton Schwyz
SVS	Schneeschuhverband Schweiz

Glossar

Fahrradkonzept	Umfasst sämtliche vorhandenen und geplanten Radrouten im Kanton Schwyz. Das Zielpublikum bilden sowohl der Freizeit- wie auch der Alltagsverkehr.
Langsamverkehr	Darunter versteht man den nicht-motorisierten Individualverkehr, insbesondere Velofahren und zu Fuss gehen.
Modalsplit	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel.
Radroutenkonzept	Umfasst sämtliche vorhandenen und geplanten Radrouten entlang von Kantons- und Verbindungsstrassen. Das Zielpublikum ist vorwiegend der Alltagsverkehr.
Region Ausserschwyz	Äusserer Kantonsteil: Bezirke Höfe und March
Region Innerschwyz	Innerer Kantonsteil: Schwyzer Talkessel, Arth, Küssnacht
Region Mitte	Mittlerer Kantonsteil: Rothenthurm, Einsiedeln, Ybrig

Impressum

Amt für Wald und Naturgefahren
Postfach 1184
6431 Schwyz

041 819 18 03
awn@sz.ch
www.sz.ch/awn

Anhang

- A Wanderwege: Übersichtsplan**
- B Radroutennetz: Übersichtsplan**
- C Mountainbikerouten: Übersichtsplan**
- D Schneeschuhrouten: Übersichtsplan**
- E Langlaufloipen: Übersichtsplan**
- F Skaterouten: Übersichtsplan**