



Brunnen, 31. Januar 2014

Vernehmlassung zum Radroutennetz

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Frau Regierungsrätin
Sehr geehrte Herren Regierungsräte
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei des Kantons Schwyz nimmt zum Radroutennetz gerne wie folgt Stellung.

Zum Vernehmlassungsverfahren

Dass die Vernehmlassung zum Radroutennetz nicht unter der Rubrik Vernehmlassungen auf der Website des Kantons Schwyz aufgeführt war, wir keine Einladung zur Vernehmlassung erhielten und wir deshalb nur rein zufällig von der laufenden Vernehmlassung erfuhren, war für uns sehr befremdlich.

Antrag: *Sämtliche* laufenden Vernehmlassungen sind in der entsprechenden Rubrik der Kantonshomepage aufzuführen, so dass Interessierte die Möglichkeit haben, sich über die laufenden Vernehmlassungsverfahren zu informieren und bei Bedarf Stellung zu nehmen.

Grundsätzliches zum Radroutennetz

Die SP Kanton Schwyz **begrüss**t die **Erstellung eines umfassenden Langsamverkehrskonzepts für den ganzen Kanton sehr**. Dazu gehört auch das Radroutennetz.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb der Kanton Schwyz zwei separate Konzepte für den Radverkehr entwickelt. Einerseits existiert offenbar ein (nicht publiziertes) Radroutenkonzept des Tiefbauamts (TBA) mit Fokus auf Kantons- und Verbindungsstrassen und andererseits das Radroutennetz des Amts für Wald und Naturgefahren (AWN) für Freizeitrouten, welche jedoch teilweise ebenfalls auf Kantons- und Verbindungsstrassen verlaufen. Beide Konzepte enthalten Schwachstellenanalysen und Massnahmenprogramme zu deren Verbesserung. Dies scheint uns verwirrend und ineffizient. Es deutet auf unnötige Doppelspurigkeiten und un-

klare Zuständigkeiten hin. Ebenfalls widerspricht die gegenwärtige geteilte Zuständigkeit §2 der Vollzugsverordnung zur Strassenverordnung SRSZ 442.111, welche die Zuständigkeit für das Radroutennetz eindeutig und alleine dem TBA zuweist (siehe Bericht Seite 16).

Anträge:

- 1) Das Radroutenkonzept des TBA ist zu veröffentlichen und auf der Homepage des Kantons zugänglich zu machen.
- 2) Die beiden Konzepte von TBA und AWN sind in ein übergreifendes Konzept zu integrieren.
- 3) Die Zuständigkeit für die Radwege ist vollumfänglich dem TBA zuzuweisen, da nur das TBA auch über die Finanzen für die Erneuerung und Erweiterung der Radverkehrsinfrastruktur verfügt.

Wir stimmen mit der Diagnose im Bericht Seite 5 überein, dass dem Langsamverkehr und insbesondere dem Veloverkehr im Kanton Schwyz bisher eine zu geringe Bedeutung beigemessen wurde und ein verstärktes Augenmerk auf die Bedürfnisse des Radverkehrs notwendig ist, um dessen Potenzial auszuschöpfen. Wie der Bericht Seite 6 richtigerweise besagt, ist Nachholbedarf ausgewiesen.

Im Bericht Seite 12 wird erwähnt, dass im Kanton Schwyz bisher noch keine gesetzlichen Grundlagen zur Förderung des Radverkehrs bestehen und das vorliegende Radroutennetz als Grundlage dienen soll, um eine entsprechende Gesetzesvorlage zu erstellen und die Rechtslücke zu schliessen. Wir begrüssen die Bestrebungen, klare gesetzliche Grundlagen für den Radverkehr zu schaffen, sehr. Aus dem Bericht wird gegenwärtig noch nicht klar, welche Aspekte in diesem Rechtssetzungsprozess abgedeckt werden und welche konkreten Rechtslücken geschlossen werden müssen.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, welchen Rechtssetzungsbedarf im Bereich des Radverkehrs vorhanden ist und wie und in welchem Zeitraum die offenbar vorhandenen Rechtslücken geschlossen werden sollen.

Ebenfalls auf Seite 12 heisst es zudem, die Finanzierung der Umsetzung des Radroutennetzes sei noch nicht gesichert. Es macht keinen Sinn, ein Konzept zu erstellen und darin Massnahmen aufzunehmen ohne deren Finanzierung zu klären. Wie auf Seite 44 richtig bemerkt wird, gilt es nun für die Vervollständigung des Radroutenkonzepts in nächsten Projektschritten die technische Machbarkeit der einzelnen Erweiterungsmassnahmen zu klären und ihre finanziellen Auswirkungen aufzuzeigen.

Antrag: Der Finanzbedarf einer schrittweisen Umsetzung des Konzepts sowie die geplante Finanzierung sind detailliert aufzuzeigen.

Insbesondere auf Waldstrassen bestehen Radroutenmarkierungen auf Strassen mit Fahrverboten (Bemerkung Seite 12). Bis Ende 2015 will das AWN, zusammen mit den betroffenen Waldeigentümerschaften, sämtliche altrechtlichen Fahrverbote auf Waldstrassen in neue öffentlich-rechtliche dreiteilige Fahrverbote umwandeln, die das Durchfahren für den nichtmotorisierten Verkehr erlauben.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie weit das Projekt „Umwandlung der Fahrverbote“ bereits fortgeschritten ist und mit welchen Mitteln sichergestellt wird, dass die Umwandlung der altrechtli-

chen, oft widersprüchlichen Signalisationen wie geplant bis Ende 2015 abgeschlossen werden kann.

Die Signalisation (Bericht Seiten 11 und 57) des Radroutennetzes ist heute - insbesondere bei kantonalen Routen - teilweise noch lückenhaft.

Antrag: Es ist ein Signalisationskonzept zu entwickeln und umzusetzen, welches die kantonalen Radrouten einschliesst und bestehende Lücken in der Signalisation schliesst.

Die Übereinstimmung des vorliegenden Radwegnetzes mit den auf Seite 20 aufgeführten Grundlagen (Radverkehrskonzepte der Gemeinden, der Agglomeration Obersee, des Forums Lebendige Linthebene und der Entwicklungskonzepte Sihlsee und Lauerzersee) konnte nicht verifiziert werden, da diese Anhänge zuerst in den Vernehmlassungsunterlagen fehlten und erst kürzlich aufgeschaltet wurden.

Wir stimmen mit der im Bericht Seite 57 geäusserten Empfehlung überein, dass der Bereich Langsamverkehr in der kantonalen Verwaltung mit personellen und finanziellen Mitteln gestärkt und ausgebaut werden muss.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie die Kompetenzen des Tiefbauamts im Bereich des Radverkehrs verstärkt werden, sodass dem Radverkehr im Strassenbau generell eine höhere Beachtung geschenkt und die im Radroutennetz aufgeführten Ergänzungen auch tatsächlich innerhalb der im Bericht spezifizierten Zeithorizonte realisiert werden können.

Die Radwege sind auf der Karte nur bis zur Kantonsgrenze markiert. An einigen Stellen ist nicht ersichtlich, ob und wie sie weitergeführt werden und wohin die Verbindung führt.

Antrag: Der weitere Verlauf der kantonsgrenzenüberschreitenden Radwege ist mindestens zur Orientierung auf der Karte sichtbar zu machen.

Generell stellen wir fest, dass im Kanton Schwyz die Möglichkeit, kombinierte Rad- und Gehwege zu führen, kaum benützt wird. Wo nicht genügend Raum besteht, den Rad- und Fussverkehr einzeln zu führen oder wo entsprechende Ausbauten für den Radverkehr erst in späteren Jahren getätigt werden können, erachten wir diese Möglichkeit als sinnvolle Kompromiss- oder Übergangslösung, die kostengünstig und schnell realisierbar ist und sich auch anderenorts sehr gut bewährt. So gibt es beispielsweise rund um den Bodensee immer wieder Stellen, wo Rad- und Gehweg sich das Trottoir teilen und mit gegenseitiger Rücksichtnahme funktioniert dies gut. Eine solche Lösung schlagen wir z.B. für die Strecken Brunnen – Sisikon (Axenstrasse), Brunnen – Gersau – Ober Nas, Brunnen – Seewen (Seewenstrasse) und Walchwil – Arth - Immensee vor.

Antrag: Es ist zu prüfen, wo die Situation für den Radverkehr durch einen kombinierten Rad- und Gehweg verbessert werden kann.

Anträge zu einzelnen Routen

Es war uns in der kurzen Zeit seit Entdeckung der versteckten Vernehmlassungsunterlagen nicht möglich, sämtliche vorgeschlagenen Routen zu prüfen. Dennoch möchten wir die Vernehmlassung benützen, um zu einzelnen Schlüsselpunkten Stellung zu nehmen:

Küssnacht-Fänn (Seite 25):

Der Radweg entlang der Zugerstrasse zwischen Küssnacht und Fänn dient wie im Bericht erwähnt als wichtige Pendelstrecke zu den Arbeitsplätzen im Gebiet Fänn. Um die Sicherheit des Radverkehrs auf dieser Strecke zu verbessern, sind Sofortmassnahmen notwendig (Ausbau der Zugerstrasse auf vier Spuren).

Antrag: Die Ergänzung des Radwegs auf der Zugerstrasse zwischen Küssnacht und Fänn ist als kurzfristige Massnahme schnellstmöglich zu realisieren. Zudem ist die geplante Calendarspange, die als Verbindung zwischen Zuger- und Artherstrasse dienen soll, zu ergänzen und mit hoher Priorität umzusetzen.

Kernentlastungsstrasse Lachen (Seite 40):

Mit der geplanten Kernentlastungsstrasse durch Lachen wird ein neues Hauptstrassenstück gebaut, welches für den Radverkehr eine ungenügende Verkehrssicherheit aufweist. Der Radverkehr - so ist es auf dem Papier geplant - soll zukünftig den Umweg durch den verkehrsberuhigten Dorfkern nehmen. Dies ist für den gemütlichen Freizeitverkehr eine ideale Lösung, nicht jedoch für die RadpendlerInnen und die Rennradfahrenden, die weiterhin die Hauptstrasse benützen werden.

Antrag: Der Bau der Kernentlastungsstrasse ist so zu gestalten, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrende auf der Kernentlastungsstrasse selbst nach heutigem Standard für Hauptstrassen gewährleistet ist.

Einsiedeln / Sihlsee (Seite 44):

Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur um den Sihlsee erachten wir als wichtig. So würde eine attraktive Seeumrundungstour das touristische Potenzial der Region massgeblich stärken. Dabei sind Lösungen vorzuziehen, welche bestehende Strassen beruhigen und den Bedürfnissen der Radfahrenden anpassen. Neue Streckenführungen sind nur dort zu prüfen, wo jegliche Beeinträchtigung der national bedeutenden Biotope (Flachmoore und Amphibienlaichgebiete) ausgeschlossen werden kann.

Antrag: Das Radroutennetz ist um eine durchgehende, verkehrsarme bzw. verkehrsberuhigte Radstrecke rund um den Sihlsee zu ergänzen.

Merlischachen (Seite 44):

Die geplante Ergänzung des fehlenden Radwegstücks zwischen Merlischachen und Sumpf auf der Luzernerstrasse ist nicht nur für die kantonale Radroute, sondern auch für die Schulwegsicherheit von grosser Bedeutung.

Antrag: Die geplante Erstellung des kombinierten Rad-/Gehwegs zwischen Merlischachen und Sumpf ist mit grosser Priorität und unbürokratisch zu realisieren.

Buechberg (Seite 53):

Die vorgesehene neue Radroute auf der Nordseite des Buechbergs zwischen Nuolen und der Grynau führt mitten durch ein Vogelschutzgebiet und ein Flachmoor von nationaler Bedeutung (Bätzimatt) sowie weitere empfindliche Naturräume. Der Radverkehr würde die gefährdeten Populationen der seltenen Vögel massiv stören.

Antrag: Das Erweiterungsprojekt auf der Nordseite des Buechbergs ist aus dem Radroutennetz zu streichen.

Seedamm / Rapperswil-Pfäffikon-Richterswil (Seite 55):

Über den Seedamm zwischen Rapperswil und Pfäffikon und weiter Richtung Richterswil besteht tatsächlich dringender Bedarf nach einem sichereren Radweg abseits der Hauptverkehrsachsen. Bei der Realisierung dieser Wegstrecke ist jedoch darauf zu achten, dass das Schutzgebiet „Frauenwinkel“ durch die neue Routenführung nicht beeinträchtigt wird.

Antrag: Das geplante Radwegstück Richterswil-Pfäffikon-Rapperswil ist so zu führen, dass eine Beeinträchtigung des Schutzgebiets „Frauenwinkel“ ausgeschlossen werden kann.

Mit bestem Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und freundlichen Grüssen



SP Kanton Schwyz
Martin Reichlin, Präsident