



**Interpellation von Ivo Egger, Hanni Schriber-Neiger und Tabea Zimmermann Gibson
betreffend Stadtlandschaft = Velolandschaft**

(Vorlage Nr. 3335.1 - 16788)

Antwort des Regierungsrats
vom 14. Juni 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Mitglieder des Kantonsrats Ivo Egger, Baar, Hanni Schriber-Neiger, Risch und Tabea Zimmermann Gibson, Zug, haben am 25. November 2021 die Interpellation betreffend Stadtlandschaft = Velolandschaft (Vorlage Nr. 3335.1 - 16788) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 16. Dezember 2021 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

A. Ausgangslage

Für die Jahre 2019 bis 2022 hat sich der Regierungsrat ab 2020 das Ziel für den Aufbau des Programms «Stadtlandschaft = Velolandschaft» gesetzt. Der zur räumlichen Gliederung im kantonalen Richtplan verwendete Begriff «Stadtlandschaft» umfasst Teile der Siedlungsgebiete der Gemeinden Zug, Baar, Steinhausen, Cham, Hünenberg und Risch. Das Bevölkerungswachstum soll sich im Kanton Zug auf diese «Stadtlandschaft» konzentrieren. Möglichst grosse Anteile des damit einhergehenden Verkehrswachstums sollen durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Während das Fusswegnetz vor allem der Erschliessung über kürzere Distanzen innerhalb der Siedlungsgebiete dient, fördert ein attraktives und sicheres Velonetz die Nutzung des Velos auch auf längeren Distanzen bis 10 km – mit E-Bikes gar darüber hinaus. Im Hinblick auf eine nachhaltige Abwicklung der bestehenden und künftigen Mobilitätsbedürfnisse wird dem Velo daher ein wesentliches Potenzial zugeschrieben, welches es abzuschöpfen gilt. Das kantonale Velonetz soll dies mit einer gut ausgebauten Veloinfrastruktur sicherstellen. Der Regierungsrat legte auch im Rahmen des Programms «Zug+» fest, dass dieses Projekt weiterzuverfolgen ist.

Parallel dazu plant der Kanton Zug im Mobilitätskonzept die Mobilität proaktiv, auf einer der Richtplanstufe entsprechenden Konkretisierung. Das Mobilitätskonzept legt Strategien für die nächsten 20 bis 30 Jahre fest. Ein zentraler Pfeiler ist die flächen- und energieeffiziente Ausrichtung der Mobilität. In verschiedenen Kernsätzen und Handlungen zeigt der Regierungsrat auf, was flächen- und energieeffiziente Mobilität bedeutet. So auch für den Veloverkehr.

B. Beantwortung der Fragen

1. *Was ist der aktuelle Stand des Programms Stadtlandschaft = Velolandschaft? Welche Inhalte sind vorgesehen?*

Das Programm beinhaltet in erster Linie infrastrukturelle Verbesserungen zu Gunsten der Velofahrenden. Im Rahmen der kantonalen Velonetzplanung führte das Amt für Raum und Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt und den Zuger Gemeinden 2020/2021 eine Überprüfung des 255 km umfassenden Netzes durch, welches im kantonalen Richtplan festgesetzt ist. Im Fokus der Überprüfung stand die Förderung des Velos für Alltagszwecke. Im Wesentlichen wurden die Ziele der kantonalen Veloförderung, eine Netzkategorisierung, ein überarbeitetes

Velonetz (Alltagsverkehr), neue Ausbaustandards, eine Schwachstellenanalyse mit schematischen Lösungsansätzen sowie eine Kostenschätzung erarbeitet. Im Weiteren wurden unterstützende Softmassnahmen aufgezeigt. Per Dezember 2021 wurde der Bericht «Kantonale Velonetzplanung» fertiggestellt (online abrufbar: Fachstelle Veloverkehr, Amt für Raum und Verkehr). Aufgrund der Sicherheits- und Attraktivitätsanforderungen müssen die Standards der Veloinfrastrukturen erhöht werden. Dadurch zeichnet sich ein grosser Handlungsbedarf ab. Die Realisierung des Velonetzes ist ein laufender Prozess und neue Standards (insbesondere erhöhte Breiten) sollen laufend eingebracht werden. Es ist vorgesehen, das überarbeitete kantonale Velonetz dem Kantonsrat im Rahmen einer Richtplananpassung 2023 zu unterbreiten. Damit soll die Grundlage für eine etappierte Umsetzung geschaffen werden. Ziel ist es, bis 2040 über ein sicheres und attraktives Velonetz zu verfügen.

Eine erfolgreiche Förderung des Veloverkehrs im Alltag basiert in erster Linie auf einer sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur. Massnahmen in Form von Ausbauten und Signalisationen im Verkehrsnetz sollen für Personen unterschiedlichen Alters und Fahrkönnens die Hürde zum Velofahren senken. Daneben sollen «Softmassnahmen» unterstützend wirken. Dies können z. B. Kommunikationsmassnahmen, Velozählstellen, Fahrkurse für bestimmte Personengruppen, Einrichtungen oder auch Anreizsysteme zur Veloförderung für Firmen resp. Unterstützung von Projekten Dritter sein. Zurzeit wird seitens Kanton ein Paket für solche Softmassnahmen erarbeitet, welches 2022/2023 dem Kantonsrat unterbreitet werden soll.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA schätzte im Kanton Zug das Potenzial von Velobahnen im Agglomerationsverkehr entlang von Nationalstrassen ab. Dem Abschnitt entlang der N14 zwischen Steinhausen und Baar wurde ein entsprechendes Potenzial attestiert. Koordiniert mit dem kantonalen Velonetz wurde dieser Abschnitt in einer Machbarkeitsstudie aufgezeigt. Aufgrund der aktuellen gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung und Realisierung bundeseigener Veloinfrastrukturen ist zurzeit jedoch offen, wie und ob das Vorhaben weiterverfolgt wird. Dieser Umstand ist für den Kanton Zug nicht einschneidend. Beide Szenarien werden in der kantonalen Velonetzplanung berücksichtigt.

2. *Wie steht der Regierungsrat gegenüber automatischen, permanenten Veloverkehrszählstellen auf kantonalen Velorouten? Und wie wäre es, an stark frequentierten Orten z. B. beim Seeufer an der Zuger Vorstadt die Zählzeiten publikumswirksam mittels eines Monitors in Echtzeit anzuzeigen?*

Zählstellen für den Veloverkehr leisten als Planungsinstrument sowie für die Erfolgskontrolle wertvolle Dienste. Dies hielt der Kanton auch in seinem Bericht «Kantonale Velonetzplanung» fest. Einige Schweizer Kantone und Städte verfügen bereits über automatische, permanente Velozählstellen oder bereiten diese vor. Auch der Kanton Zug lotet zurzeit die Möglichkeiten von Velozählstellen aus. In Zusammenhang mit der Überprüfung und Verbesserung der bestehenden Verkehrsdatenerfassung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) evaluiert der Kanton unter Federführung des Amtes für Raum und Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt aktuell Standorte und Systeme für die Erfassung des Veloverkehrs. Allfällige Synergien mit der Erfassung des MIV werden geprüft und ein Zählstellennetz für den Veloverkehr erarbeitet.

Sichtbare, als Säule ausgestattete Velozählstellen oder sogenannte «Velobarometer» bestehen zum Beispiel in den Städten Luzern (Schweizerhofquai), Köniz und Bern. Gemäss der Stadt Bern sollen die Barometer im Rahmen der Veloförderung den Velofahrenden die Botschaft vermitteln, dass sie wahrgenommen werden und auch willkommen sind. Damit sich auch die Bevölkerung ein Bild der Entwicklung des Veloverkehrs machen kann, stellen u. a. die Städte Luzern, Kriens und Köniz ihre Velozählzeiten (Jahreszahlen, Tageszahlen etc.) online. Der

Regierungsrat anerkennt einen gewissen Nutzen solcher Einrichtungen. Während die Veloverkehrszählung als Planungsinstrument zur Verbesserung der Veloinfrastruktur fast unverzichtbar ist, handelt es sich bei einem «Velobarometer» jedoch eher um eine Einrichtung im Sinne von «nice to have», deren Nutzen schwieriger abzuschätzen ist und auch ein gewisses Risiko für Vandalismus birgt. Um der Bevölkerung einen umfassenden Einblick in die Velozählungen und Entwicklungen zu ermöglichen, zieht es der Regierungsrat vor, diese dannzumal auf der kantonalen Website zugänglich zu machen.

3. *Welche allgemeinen baulichen Anforderungen zur Förderung der Velonutzung könnten im Zusammenhang mit Bauvorhaben auf kantonalen Ebene, im kantonalen Planungs- und Baugesetz oder der entsprechenden Verordnung festgelegt werden? Z. B. die minimal erforderliche Anzahl Velo-Abstellplätze pro Zimmer einer Wohnung?*

Zunächst sei festgehalten, dass viele Immobilienbesitzende die Zeichen der Zeit erkannt haben und durchaus bereit sind, auch ohne gesetzliche Verpflichtung für geeignete Veloabstellplätze zu sorgen. Es bestehen auch allgemeingültige Planungshilfen gemäss VSS-Norm 40065 (zum Beispiel ein pro Zimmer bei Wohnbauten oder je nach Nutzung zwei Veloabstellplätze pro zehn Arbeitsplätze), welche berücksichtigt werden. Sämtliche Zuger Gemeinden verfügen über Bauordnungen oder Parkplatzreglemente, welche Auflagen bezüglich z. B. der Anzahl Veloabstellplätze bei Bauvorhaben zulassen. Verschiedene Formulierungen finden sich in diesen Dokumenten. Je nach Gemeinde bestehen verbindliche Vorgaben zur Anzahl, Ausgestaltung und Erreichbarkeit von Veloabstellplätzen (u. a. sollen diese gedeckt und nahe der Hauszugänge liegen und ebenerdig erreichbar sein). Es bestehen Vorgaben von einem Veloabstellplatz pro Zimmer, zwei bis drei Abstellplätze pro Wohnung oder von mindesten so vielen Veloabstellplätzen wie Autoabstellplätzen bei anderen Nutzungen oder es wird auf die gültige VSS-Norm verwiesen. Nur bei einer Gemeinde liessen sich keine Angaben finden, jedoch hält auch diese fest, dass der Gemeinderat entsprechende Auflagen machen kann.

Im kantonalen Richtplan wird festgehalten, dass der Kanton zusammen mit den Gemeinden das festgesetzte Velostreckennetz etappenweise realisiert und Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos unterstützt. Eigentümerverbindliche Vorgaben zu Veloabstellplätzen sind auf kantonalen Ebene nicht vorgesehen und würden in die Gemeindeautonomie eingreifen. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass auf kantonaler Ebene keine Gesetzes- oder Verordnungsanpassungen notwendig sind. Die Gemeinden verfügen – mitunter auch im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevisionen – über den Spielraum, um individuell auf die bauliche Entwicklung und die verkehrlichen Zielsetzungen reagieren zu können.

4. *Von wem werden Baugesuche hinsichtlich Veloabstellplätze, Konformität mit Velowegen und hinsichtlich weiterer rechtlicher Anforderungen im Zusammenhang mit dem Velo (hinsichtlich der Veloabstellplätze, deren Zugänglichkeiten und Erschliessungen) und dem Veloverkehr geprüft?*

Baugesuche werden an die Standortgemeinden eingereicht und von dieser auf Konformität mit der jeweiligen Bauordnung resp. dem Parkplatzreglement, wo entsprechende Anforderungen reglementiert sind, geprüft. Bei Baugesuchen sowie beim einfachen Bebauungsplan ist der Gemeinderat die Bewilligungsbehörde. Der Kanton hat hier keine Prüffunktion. Wird hingegen ein ordentlicher Bebauungsplan erstellt, muss dieser durch die Baudirektion genehmigt werden. Betreffend Anzahl, Lage, Zugänglichkeit und Ausstattung von Veloabstellplätzen werden entsprechende Vorgaben gemacht. Diesbezüglich orientiert sich der Kanton an aktuellen VSS-Normen und den gemeindlichen Vorschriften.

5. *Wie steht das Amt für Raum und Verkehr gegenüber einem Ausbau der aktuell zur Verfügung stehenden Stellenprozentage für den Veloverkehr in der kantonalen Verwaltung bis zu einer Koordinationsstelle für Veloverkehr (sinngemäss den Aktivitäten der Koordinationsstelle für Veloverkehr des Kantons Zürich)?*

Das Amt für Raum und Verkehr beinhaltet die Fachstelle für den Veloverkehr, welche für die konzeptionelle Planung und Wegweisung des kantonalen Velonetzes sowie die allgemeine Veloförderung zuständig ist. Sie ist kantonale Anlauf- und Koordinationsstelle für Fragen rund um den Veloverkehr. Hierfür stehen rund 50 Stellenprozentage zur Verfügung. Projektierung und Bau der Velostrecken erfolgen durch das Tiefbauamt im Rahmen der Strassensanierungen. Der Unterhalt von Velostrecken auf und an Kantonsstrassen obliegt ebenfalls dem Tiefbauamt. Für die Genehmigung von Signalisationen und Markierungen ist die Sicherheitsdirektion zuständig. Zur Sicherstellung des Informationsflusses innerhalb der Verwaltung finden quartalsweise Sitzungen der Arbeitsgruppe Radstrecken mit Vertretern des Amtes für Raum und Verkehr, des Tiefbauamts sowie der Zuger Polizei statt.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich existierte bis 2021. Seit Anfang 2022 beinhaltet das Amt für Mobilität die Fachstelle Veloverkehr mit drei Mitarbeitenden. Sie ist verantwortlich für die Umsetzung des Veloförderprogramms und dient als kantonale Anlaufstelle für alle Fragen zum Veloverkehr – einerseits für Städte, Gemeinden und Regionen, für die Bevölkerung und insbesondere für die Kantonsverwaltung selbst. Die Fachstelle agiert in direkter Zusammenarbeit mit der Mitarbeiterin «Verantwortliche Veloverkehr» des kantonalen Tiefbauamts. Wenn man die Grössenunterschiede berücksichtigt, ähneln sich die beiden Kantone organisatorisch punkto Veloverkehr.

Im Verlauf des Jahres 2022 wird das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) in Kraft treten. Dieses legt u. a. fest, dass die Kantone Fachstellen für Velowege zu bezeichnen haben und welche Aspekte bei der Planung, Realisierung und Erhaltung von Velowegen zu beachten sind. Aufgrund des neuen Gesetzes dürfte eine grössere Aufstockung der Fachstelle Veloverkehr nicht angezeigt sein. Auch eine massgebende Beschleunigung in der Vervollständigung des Velonetzes, um bis 2040 im Kanton Zug über ein sicheres und attraktives Velonetz zu verfügen, könnte damit nicht erreicht werden. Aufgrund des erheblichen Volumens an Ausbauten und Verbesserungen der kantonalen Veloinfrastrukturen, welche in den kommenden Jahren zu projektieren und zu realisieren sind, wird das Augenmerk hinsichtlich der Ressourcen mehrheitlich beim Tiefbauamt liegen.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 14. Juni 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart