



**Kantonsratsbeschluss
betreffend Objektkredit für Softmassnahmen zur Förderung des Velofahrens**

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 28. Juni 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag zu einem Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Softmassnahmen zur Förderung des Velofahrens.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1.	In Kürze	1
2.	Ausgangslage	1
3.	Softmassnahmen zur Veloförderung	3
4.	Finanzielle Auswirkungen und Leistungsauftrag	4
5.	Inkrafttreten und Befristung	5
6.	Zeitplan	6
7.	Antrag	6

1. In Kürze

Das Velofahren soll durch Softmassnahmen gefördert werden. Parallel zu Planung und Bau von Veloinfrastrukturen werden Massnahmen unterstützt, welche die Bevölkerung zur häufigeren Nutzung von Velos oder E-Bikes animieren. Ein siebenköpfiger «Velorat» bestimmt jährlich die geeigneten Massnahmen und beurteilt deren Wirkung. Hierfür wird ein Objektkredit von einer Million Franken beantragt. Befristet auf fünf Jahre steht dieser für die Finanzierung von Softmassnahmen zur Veloförderung zur Verfügung.

2. Ausgangslage

2.1. Gesetzesgrundlagen und Beschlüsse

2.1.1. Neues Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)

Volk und Stände hatten im Herbst 2018 den Bundesbeschluss über die Velowege mit 73,6 Prozent der Stimmen angenommen. Die Bundesversammlung hat am 18. März 2022 das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) beschlossen (Referendumsfrist bis 7. Juli 2022). Aktuell ist davon auszugehen, dass dieses am 1. Januar 2023 in Kraft tritt. Kernstück des neuen Veloweggesetzes ist die Verpflichtung der Kantone zur Planung und Verwirklichung von Velowegnetzen. So werden im neuen Bundesgesetz die Grundsätze der Planung, Umsetzung und Erhaltung von Velowegnetzen sowie Zuständigkeiten geregelt. Kantone sorgen u. a. dafür, dass zusammenhängende Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit

behördenverbindlich in Plänen festgehalten, umgesetzt und signalisiert werden. Kommunale Velowegnetze können an die Gemeinden delegiert werden. Pläne müssen innert fünf Jahren erstellt werden. Für die Umsetzung besteht eine Frist von zwanzig Jahren. Die Kantone bezeichnen zudem ihre Fachstellen für Velowege und legen deren Aufgaben fest.

2.1.2. Kantonaler Richtplan

Gemäss kantonalem Richtplan (BGS 711.31; V 9) besteht an der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs ein kantonales Interesse, und der Kanton realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das in der Richtplankarte (BGS 711.32; V 9) festgesetzte Velostreckennetz etappenweise und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos.

2.1.3. Gesetz über Strassen und Wege (GSW)

Die Zuständigkeiten für Planung, Bau und Unterhalt bei kantonalen Velostrecken werden im GSW (BGS 751.14) geregelt. Der Kanton verwaltet Kantonsstrassen samt den damit verbundenen Velostrecken. Zudem plant und baut der Kanton die kantonalen Velostrecken und sorgt für deren Markierung und Signalisation. Die Einwohnergemeinden sorgen für den baulichen und betrieblichen Unterhalt von Velostrecken abseits von Kantonsstrassen. Innerhalb der kantonalen Verwaltung obliegen diese Zuständigkeiten dem Tiefbauamt und dem Amt für Raum und Verkehr. Bei Velostrecken der Einwohnergemeinden sind diese selber für alle Aufgaben zuständig.

2.1.4. Gesetz über den öffentlichen Verkehr

An die Kosten der Errichtung und des Betriebs von Veloabstellplätzen, die dem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, kann der Kanton gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BGS 751.31) Beiträge gewähren.

2.1.5. Legislaturziel des Regierungsrats

Der Regierungsrat hat in seinem Legislaturprogramm Ziele zum Lebensraum festgelegt. Für die Jahre 2019 bis 2026 hat der Regierungsrat das Ziel für den Aufbau des Programms «Stadtlandschaft = Velolandschaft» gesetzt. Mit diesem will er in Gebieten, wo der Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums stattfindet, vermehrt auf das Velo als Verkehrsmittel setzen.

2.1.6. Programm «Zug+»

Um gezielt und langfristig in die Zukunft zu investieren, rief der Regierungsrat im Jahr 2020 das Programm «Zug+» ins Leben und legte zehn Projekte fest, welche weiterverfolgt werden sollen. Das Projekt «Stärkung Veloinfrastruktur und -förderung (Ausbau Velonetz)» vervollständigt das kantonale Velonetz. Insbesondere Anschlüsse an mögliche Velobahnen des Bundes (24,7 Mio. Franken) sowie eine alternative Veloführung zur Umfahrung der Lorzentobelbrücke (3,3 Mio. Franken) standen im Vordergrund. Im Weiteren sind sogenannte Softmassnahmen (1 Mio. Franken) z. B. in Form von Schulungen, Velozählstellen, Kommunikation der Förderung des Velofahrens ins Auge zu fassen.

2.2. Aktuelle Planungen

2.2.1. Velobahn des Bundes

In Zusammenhang mit der Einführung des neuen Veloweggesetzes prüfte das Bundesamt für Strassen (ASTRA), inwiefern hochrangige Veloinfrastrukturen entlang von Nationalstrassen Sinn machen und realisiert werden können. Eine im Jahr 2020 durchgeführte Potentialstudie in den Pilotkantonen Zug und Baselland kam zum Schluss, dass der Korridor Nord der N14 im Abschnitt zwischen Cham und Baar ein mittleres bis hohes Potential aufweist. Im Dreieck Zug–Baar–Cham/Steinhausen wurde eine Velobahn des Bundes entlang der Nationalstrasse im

Zusammenhang mit der gleichzeitigen Entwicklung des kantonalen Velonetzes als gute Ergänzung erachtet. Das ASTRA vertiefte das Vorhaben im Jahr 2021 in einer Machbarkeitsstudie. Dabei wurde eine rund 4 Kilometer lange und 4,50 Meter breite Velobahn entlang der N14 im Abschnitt Chamerried/Hinterbergstrasse (Steinhausen) und der Neugasse/Blickensdorferstrasse (Baar) inklusive Anschlüsse an das kantonale Velonetz untersucht. Die aktuelle Kostenschätzung liegt bei 48 Mio. Franken. Aufgrund der aktuell fehlenden Gesetzesgrundlagen beim Bund kann der Bund dieses Projekt jedoch selber nicht realisieren, sondern höchstens im Rahmen des Agglomerationsprogramms unterstützen. Dieser Umstand wurde zur Kenntnis genommen und in der kantonalen Velonetzplanung bereits berücksichtigt.

2.2.2. Kantonale Velonetzplanung

Das kantonale Velonetz umfasst rund 250 Kilometer und wird auf der Basis des im Richtplan festgesetzten Netzes, dem beschlossenen Strassenbauprogramm und im Rahmen von beschlossenen Einzelvorhaben (z. B. Tangente Zug/Baar) umgesetzt. Mit der laufenden Erneuerung und dem Ausbau der Veloinfrastruktur sollen die Attraktivität und die Sicherheit für das Velofahren verbessert werden. Der Fokus liegt hierbei bei Alltagszwecken (Arbeitsweg, Schulweg etc.). Das kantonale Velonetz wurde im 2020/21 überprüft, in drei Hierarchiestufen Velobahnen, Haupt- und Nebenverbindungen eingeteilt und mit Ausbaustandards hinterlegt. Die definitive Fassung des Veloweggesetzes des Bundes (welches voraussichtlich am 1. Januar 2023 in Kraft tritt) beinhaltet auch die Planung eines Freizeitnetzes (inkl. Mountainbike). Dieses soll als nächster Schritt konzipiert werden. Das komplette kantonale Velonetz soll 2023 dem Kantonsrat unterbreitet und anschliessend im kantonalen Richtplan festgesetzt werden.

2.2.3. Bisherige Aktivitäten bezüglich Veloförderung

Die Fachstelle Veloverkehr ist im Amt für Raum und Verkehr angesiedelt. Zusammen mit dem Tiefbauamt, den Gemeinden und der Zuger Polizei wird das kantonale Velonetz planerisch bearbeitet und weiterentwickelt. Dazu dienen auch die Zusammenarbeiten mit Pro Velo Zug sowie der Plattform Bikeable.ch. In Letzterer können infrastrukturelle Anliegen und Mängel am Velonetz von der Bevölkerung online gemeldet werden. Innerhalb der Verwaltung werden diese Eingaben geprüft und gegebenenfalls umgesetzt. Mit der kantonalen Velonetzplanung wurde der Grundstein im Bereich «Infrastruktur» gelegt. Verkehrsteilnehmende unterschiedlichen Alters und Könnens sollen sich beim Velofahren sicher fühlen können, um insbesondere ungeübte resp. gelegentlich Velofahrende vermehrt aufs Velo zu bringen. Qualität und Ausbaustandards des Velonetzes spielen eine entscheidende Rolle, ob das Velo im Alltag vermehrt genutzt wird oder nicht – jedoch nicht nur. Ergänzende, insbesondere nicht infrastrukturelle Massnahmen (sogenannte Softmassnahmen) können stark unterstützend wirken. Solche wurden vom Kanton bisher nicht betrieben oder finanziert.

3. Softmassnahmen zur Veloförderung

3.1. Potential

Rund ein Drittel der Zuger Haushalte besitzen mehr als drei Velos. Trotz dieses hohen Werts, kommen diese oft nicht zum Einsatz. Dabei wäre das Velo – oder das E-Bike – auf kurze und mittlere Distanzen (5 bis 15 Kilometer) oft eine schnelle, ökonomische, ökologische und gesunde Alternative zu anderen Verkehrsmitteln. Dieses Potential soll ausgeschöpft werden. Jedoch ist auch ein gutes «Produkt», in diesem Fall die Veloinfrastruktur, nur so gut, wie es «angeboten» wird. Softmassnahmen sollen daher die Nutzung der Veloinfrastruktur und das Fahrkönnen zusätzlich fördern. Dies nicht als Alternative zu attraktiven Veloinfrastrukturen, sondern als unterstützender Begleitprozess. Das Ziel bleibt, die Vorzüge und den Nutzen des Velos zu verdeutlichen und die Erhöhung des Veloverkehrsanteils zusätzlich zu beschleunigen.

3.2. Softmassnahmen

Zur Veloförderung (diese beinhaltet immer auch E-Bikes) sind vielfältige Massnahmen denkbar. Es gibt jedoch keine Erfahrungswerte, welche eine Massnahme klar favorisieren würden. Denkbar sind Massnahmen im Bereich Ausbildung (z. B. Kurse für Seniorinnen und Senioren, Kinder, fremdsprachige Bevölkerung) oder ergänzende Dienstleistungen (z. B. Pumpstationen, Ladestationen, Velorücktransport, Veloverleih, Übungsanlagen, verbesserte Signalisation der Velorouten). Da zur Effektivität der Softmassnahmen einschlägige Erfahrungen fehlen, sind auch der Aufbau und Austausch von Datengrundlagen (z. B. Velozählstellen) mögliche Massnahmen. Im Weiteren soll die Möglichkeit bestehen, Arbeiten und Projekte der Wirtschaft und Dritter (z. B. Förderprogramme, Einrichtungen, Anreizsysteme, Präventions- und Sensibilisierungskampagnen) unterstützen zu können und Kommunikationsmassnahmen (z. B. Werbung, Messeauftritte, Veranstaltungen, Onlineinfos) oder Animationen (z. B. Testfahrten, Tauschaktionen) durchzuführen. Diese Softmassnahmen können schneller umgesetzt werden als bauliche Massnahmen in Form von strassengebundenen Veloinfrastrukturen, welche naturgemäss längere Vorlaufzeiten benötigen. Der geplante Aufwand für die Softmassnahmen beträgt eine Million Franken bei einer Laufzeit von fünf Jahren.

3.3. Auslösung durch «Velorat»

Jährlich sollen die Softmassnahmen zur Veloförderung überprüft und festgelegt werden. Um eine möglichst hohe Wirkung der Massnahmen erzielen zu können, soll als Trägerschaft ein breit abgestützter «Velorat» über diese befinden. Der «Velorat» beurteilt die Wirkung der getroffenen Massnahmen, setzt Impulse für neue Massnahmen und verhilft mit dem eigenen Beziehungsnetz den Massnahmen zu einer breiten Wirkung. Er entscheidet, welche Massnahmen mit dem jährlich zur Verfügung stehenden Kantonsbeitrag umgesetzt werden. Das Amt für Raum und Verkehr übernimmt die administrative Führung des «Velorats». Dieser soll aus sieben Mitgliedern bestehen, welche relevante Organisationen vertreten:

- Amt für Raum und Verkehr
- Amt für Sport und Gesundheitsförderung
- Vertretung einer Einwohnergemeinde
- Pro Velo Zug
- IG Mountainbike
- Zug Tourismus
- Wirtschaftsvertretung / Unternehmung

4. Finanzielle Auswirkungen und Leistungsauftrag

4.1. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Im Rahmen von «Zug+» wurde für Softmassnahmen zur Förderung des Veloverkehrs eine Million Franken vorgesehen. Entsprechende Beträge sind im Budget und im Finanzplan des Amtes für Raum und Verkehr enthalten (Projekt BD3081.0033). Hierfür wird nun ein Objektkredit von einer Million Franken mit einer befristeten Laufzeit von fünf Jahren beantragt. Im ersten Jahr wird von einer reduzierten Tranche von 50 000 Franken ausgegangen, da die Institutionalisierung des «Velorats» eine gewisse Vorlaufzeit benötigen wird. Danach sollen Tranchen von 100 000 bis 300 000 Franken pro Jahr durch den «Velorat» vergeben werden können.

A	Investitionsrechnung	2022	2023	2024	2025
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	bereits geplante Ausgaben	0	50 000	200 000	200 000
	bereits geplante Einnahmen	0	0	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	effektive Ausgaben	0	50 000	200 000	200 000
	effektive Einnahmen	0	0	0	0
B	Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	bereits geplante Abschreibungen	0	1 500	7 500	13 500
4.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	effektive Abschreibungen	0	1 500	7 500	13 500
C	Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

4.2. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Vorlage hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden.

4.3. Leistungsauftrag

Im Leistungsauftrag des Amts für Raum und Verkehr kann das Projekt der Leistungsgruppe 2 der Zielsetzung L122 «Velonetzplanung» zugeordnet werden. Dies mit der Zielsetzung, das Velofahren durch Softmassnahmen attraktiver und sicherer zu machen. Im Jahr 2023 soll erreicht werden, dass ein «Velorat» aufgebaut ist, welcher ein erstes, reduziertes Paket Softmassnahmen beschlossen hat. Ab 2024 sollen jährlich grössere Pakete folgen.

5. Inkrafttreten und Befristung

Da sich das Mobilitätsverhalten mit Softmassnahmen nicht unverzüglich verändern lässt, kann die Wirkung der Massnahmen nur über einen längeren Zeitraum beobachtet werden. Nach vier Jahren wird die Baudirektion dem Regierungsrat einen Erfahrungsbericht unterbreiten, worin die umgesetzten Softmassnahmen beurteilt und die Zweckmässigkeit der Organisation dargelegt werden. Auf dieser Basis kann der Regierungsrat eine allfällige Weiterführung rechtzeitig beim Kantonsrat beantragen. Der Kantonsratsbeschluss tritt nach unbenutzter Referendumsfrist oder nach Annahme durch das Volk am Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft und gilt ab diesem Zeitpunkt für fünf Jahre.

6. Zeitplan

25. August 2022	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
2. September 2022	Kommissionssitzung(en)
Ende September 2022	Kommissionsbericht
5. Oktober 2022	Beratung Staatswirtschaftskommission
Ende Oktober 2022	Bericht Staatswirtschaftskommission
24./25. November 2022	Kantonsrat, 1. Lesung
26. Januar 2023	Kantonsrat, 2. Lesung
3. Februar 2023	Publikation Amtsblatt
4. April 2023	Ablauf Referendumsfrist
1. Juli 2023	Inkrafttreten

7. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:
Auf die Vorlage Nr. 3453.2 - 17024 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 28. Juni 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Der Landschreiber: Tobias Moser