



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

Bericht und Antrag der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr  
vom 2. September 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr hat sich am 2. September 2022 an einer halbtägigen Sitzung mit diesem Kantonsratsbeschluss befasst. Von der kantonalen Verwaltung nahmen an der Sitzung Regierungsrat und Baudirektor Florian Weber, Kantonsplaner René Hutter und David Gander, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, teil. Das Protokoll verfasste Christa Heggin Etter, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	Seite 1
2.	Eintretensdebatte	Seite 2
3.	Detailberatung und Schlussabstimmung	Seite 3
4.	Antrag	Seite 4

**1. Ausgangslage**

Volk und Stände hatten im Herbst 2018 den Bundesbeschluss über die Velowege mit 73,6 Prozent der Stimmen angenommen. Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) wird am 1. Januar 2023 in Kraft treten. Kernstück des neuen Veloweggesetzes ist die Verpflichtung der Kantone zur Planung und Verwirklichung von Velowegnetzen. Die 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.

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.

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.

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.

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 Millionen Franken) sowie eine alternative Veloführung zur Umfahrung der Lorzentobelbrücke (3,3 Millionen Franken) standen im Vordergrund.

Neben diesen konkreten Veloinfrastrukturprojekten sind sogenannte Softmassnahmen (1 Million Franken) z. B. in Form von Schulungen, Velozählstellen, Kommunikation der Förderung des Velofahrens ins Auge zu fassen. Um diese Softmassnahmen, welche keine Veloinfrastrukturprojekte beinhalten, geht es in dieser Vorlage. Verkehrsteilnehmende unterschiedlichen Alters und Könnens sollen sich beim Velofahren sicher fühlen können, um insbesondere ungeübte resp. gelegentliche 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.

Die ausführliche Ausgangslage für diesen Kantonsratsbeschluss ist im Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 28. Juni 2022 (Vorlage Nr. 3453.1 - 17023) wiedergegeben, sodass darauf verwiesen werden kann.

## **2. Eintretensdebatte**

Vor der Eintretensdebatte präsentierte die Baudirektion die Ausgangslage und die Vorlage im Einzelnen anhand einer Präsentation. Zudem beantworteten die Vertreter der Baudirektion im Anschluss Fragen seitens der Kommission. Dabei führte die Baudirektion unter anderem aus, dass eine gesamtschweizerische Umfrage ergeben hat, dass im Kanton Zug pro Haushalt überdurchschnittlich viele Velos im Keller stehen und somit ein grosses Potenzial für die Benützung des Velos als Verkehrsmittel besteht. Der Betrag von 1 Million Franken für fünf Jahre sei verglichen mit dem in Zürich bereits bestehenden Betrag (für die gleiche Zielsetzung) in etwa gleich hoch, wenn man die Bevölkerungs- und Flächenunterschiede berücksichtige. Der Velorat solle nicht selbst Gesuche ausarbeiten. Der Velorat solle vielmehr die bei ihm eingereichten Gesuche prüfen und gegebenenfalls Beiträge aus dem Objektkredit sprechen. Nach spätestens vier Jahren wird ein Bericht verfasst und man sieht, ob sich der Velorat bewährt oder sich in eine falsche Richtung entwickelt hat.

Seitens der Kommission kam die Frage auf, ob der Velorat für die Kompetenz, Gelder für konkrete Projekte zu sprechen, nicht eine gesetzliche Grundlage benötige. In der Kommission setzte sich schliesslich die Meinung durch, dass eine schlanke und effiziente gesetzliche Kompetenznorm erforderlich ist, wobei die formalen Regelungen einfach gehalten werden sollen.

Auch die Vertreter der Baudirektion sprachen sich für eine einfache Delegationsnorm betreffend der Kompetenzen des Velorats aus.

In der Kommission wurde auch die konkrete Zusammensetzung des Velorats diskutiert. Seitens der Baudirektion wurde ausgeführt, dass sich mit der gewählten Zusammensetzung des Velorats das Ganze die Waage halten werde. Die Anzahl der Interessenvertreter der «Velovereinigungen» und der Vertreter der kantonalen Fachstellen und Gemeinden sei in etwa ausgeglichen. Die Kontrolle sei so gewährleistet und ein reibungsloser Start möglich. Die Grösse des Velorats – angedacht sind sieben Mitglieder – wurde von der Kommission begrüsst und als richtig gewählt erachtet, wobei die Zahl nicht festgeschrieben werden solle.

In der Kommission wurde die Wichtigkeit unterstrichen, dass für diesen Velorat auch Ressourcen für die Führung dieses Gremiums vorhanden sein müssen, denn das Ganze «zum Fliegen» zu bringen sei eine Herausforderung. Innovation alleine nütze wenig, wenn die richtigen Instruktionen fehlen. Die Vertreter der Baudirektion bestätigten, dass es im Amt für Raum und Verkehr zahlreiche Schnittstellen zum Veloverkehr gebe und die entsprechenden Mitarbeitenden etwas von der Sache verstehen würden. Auch im Amt für Sport würden viele Fäden zusammenlaufen. Indem auch die Gemeinden im Velorat vertreten seien, können auch deren Anliegen aufgenommen werden. Was die Führung des Velorats anbelange, so seien die Ressourcen im Amt für Raum und Verkehr vorhanden und die Baudirektion könne eine gute Führung gewährleisten.

Hinsichtlich einer Zielsetzung erklärten die Vertreter der Baudirektion, dass es im Velorat um Softmassnahmen gehe, wie beispielsweise eine Schulung für Kinder auf einem Pausenplatz, um ihnen eine gewisse Sicherheit auf dem Velo zu vermitteln. Es gehe nicht darum, Strassenbauprojekte zu diskutieren.

Nach dieser Eintretensdebatte beschloss die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr einstimmig und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage Nr. 3453.2 - 17024 des Regierungsrats.

Anschliessend diskutierte die Kommission die Kantonsratsbeschlussbestimmung entsprechend der regierungsrätlichen Synopse und fasste darüber Beschluss.

### **3. Detailberatung und Schlussabstimmung**

#### § 1

Wie bereits in der Eintretensdebatte diskutiert, herrschte in der Kommission einhellig die Haltung, dass eine Kantonsratsbeschlussbestimmung eingefügt werden solle, in der die Kompetenz des Velorats in einfacher Weise geregelt werde. Wie in der Ausgangslage und in der Eintretensdebatte festgehalten, soll der Velorat nicht selbst Gesuche ausarbeiten, sondern eingereichte Gesuche prüfen und Beiträge sprechen können. Die Zusammensetzung des Velorats soll im Verhältnis ausgeglichen sein zwischen Vertretungen der Vereinigung rund um das Velo und Vertretungen der kantonalen und kommunalen Fachstellen.

Die konkret beantragte Ergänzungsbestimmung lautet: «Der Regierungsrat wählt einen Velorat und regelt dessen Aufgaben und Kompetenzen.» Dieser Antrag wurde einstimmig und ohne Enthaltungen angenommen.

In der Diskussion wurde als zweiter Punkt die Höhe des Objektkredits diskutiert. Die Höhe richtet sich nach einem bestehenden Objektkredit in der gleichen Sache im Kanton Zürich unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Flächenunterschiede. Die Höhe des Objektkredits wurde – für die ersten fünf Jahre mit Pilotcharakter – in der Kommission mehrheitlich als angemessen erachtet. Eine Erhöhung bei einer allfälligen Erneuerung nach fünf Jahren wurde von der Kommission jedoch nicht ausgeschlossen. Falls sich das Förderinstrument bewährt, könnte eine Erhöhung dann durchaus angezeigt sein.

Ein Antrag, den Objektkredit auf 2 Millionen Franken zu erhöhen, wurde von der Kommission mit 10 zu 4 Stimmen und ohne Enthaltung abgelehnt.

Die Kommission wünscht, dass sie nicht erst nach vier, sondern bereits nach einem Jahr über die Wirksamkeit dieses Förderinstruments orientiert wird, was die Baudirektion ohne Weiteres in Aussicht gestellt hat.

#### Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung nahm die Kommission die Vorlage Nr. 3453.2 - 17024 mit der von der Kommission beschlossenen Ergänzung mit 14 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung an.

#### **4. Antrag**

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr beantragt dem Kantonsrat, auf die Vorlage Nr. 3453.2 - 17024 einzutreten und dieser mit der von der Kommission beantragten Ergänzung zuzustimmen.

Walchwil, 2. September 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr

Der Präsident: Peter Rust

#### **Beilage:**

- Synopse