



**Kantonsratsbeschluss
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (Veloverkehr)**

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 25. Februar 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans: Velowegnetz. Die Vorlage gliedert sich wie folgt:

In Kürze	2
1 Richtplankapitel M 4.9 Veloverkehr	3
2 Parlamentarische Vorstösse	28
3 Zeitplan	29
4 Antrag	29

In Kürze

Der Kanton Zug passt den kantonalen Richtplan zum Veloverkehr an. Die Anpassungen lagen vom 8. September 2023 bis zum 6. November 2023 öffentlich auf (Richtplananpassung 23/1). Rund 170 Stellungnahmen gingen ein. Die Meinungen der Grundeigentümerschaften, Parteien, Organisationen, Gemeinden und Privaten waren stark divergierend. Die Baudirektion überarbeitete in der Folge das Velowegnetz insbesondere bezüglich der Bike-Routen.

Richtplankapitel M 4.9 Veloverkehr

Der Kantonsrat setzte im Juni 2023 im Rahmen des Mobilitätskonzepts die neuen Beschlüsse zum Veloverkehr (M 4.1) im Richtplan fest. Er beauftragte den Regierungsrat die notwendigen Netze in den kantonalen Richtplan zu integrieren. Weiter trat das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) am 1. Januar 2023 in Kraft. Das Gesetz verpflichtet die Kantone zur Planung und Verwirklichung von Velowegnetzen. Am 1. Januar 2025 trat das revidierte Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Wald (EG Waldgesetz) in Kraft. Damit ist das Radfahren im Wald nur noch auf Waldstrassen sowie auf den im Richtplan bezeichneten Mountainbike-Routen erlaubt. Deshalb ist die Festsetzung von Bike-Routen im Wald im kantonalen Richtplan notwendig.

Mit der vorliegenden Anpassung wird diesen Vorgaben entsprochen. Das Zuger Velowegnetz besteht aus einem Alltags- und einem Freizeitnetz und umfasst gesamthaft 527 Kilometer. Die Velobahnen als Teil des Alltagsnetzes mit dem höchsten Ausbaustandard sind separat ausgewiesen. Sie sind die zukünftigen «Hauptschlagadern» des Zuger Velowegnetzes. Das Freizeitnetz entstand in einem breit abgestützten Prozess mit allen betroffenen Anspruchsgruppen. In einzelnen Räumen, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitnetz, konnten die Veloführungen noch nicht abschliessend definiert werden. Diese sind in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und Eigentümerschaften zu prüfen (vgl. Vorhaben M 4.9.2).

Nachdem der Vorschlag in der Mitwirkung auch auf Kritik gestossen war, hat die Baudirektion die Velowegnetze überarbeitet. In Gesprächen mit allen Gemeinden diskutierte man die teilweise Abgabe von Velowegen an ebendiese. Ebenfalls führte die Baudirektion 35 Gespräche mit Grundeigentümerschaften. Dies ausschliesslich bezüglich Bike-Routen, wo teilweise auf Begehren eingegangen und Bike-Routen gestrichen wurden. In Zug, Ober- und Unterägeri erfolgen, nach Diskussionen mit den Grundeigentümerschaften, einige Aufnahmen von zusätzlichen Bike-Routen. Das nun vorliegende Velowegnetz stellt eine ausgewogene Lösung für den Alltag sowie die Freizeit (inklusive Bike-Routen) dar.

1 Richtplankapitel M 4.9 Veloverkehr

1.1 Ausgangslage

Das heute im kantonalen Richtplan festgesetzte Velowegnetz umfasst rund 255 Kilometer und dient grossmehrheitlich Alltagszwecken (Abbildung 1). Nur wenige Verbindungen sind auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. Das Velowegnetz für die Freizeit ist heute im kantonalen Richtplan nicht festgesetzt. Diese Funktion übernahmen bisher die Velolandrouten, welche der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stiftung SchweizMobil umsetzte und signalisierte.

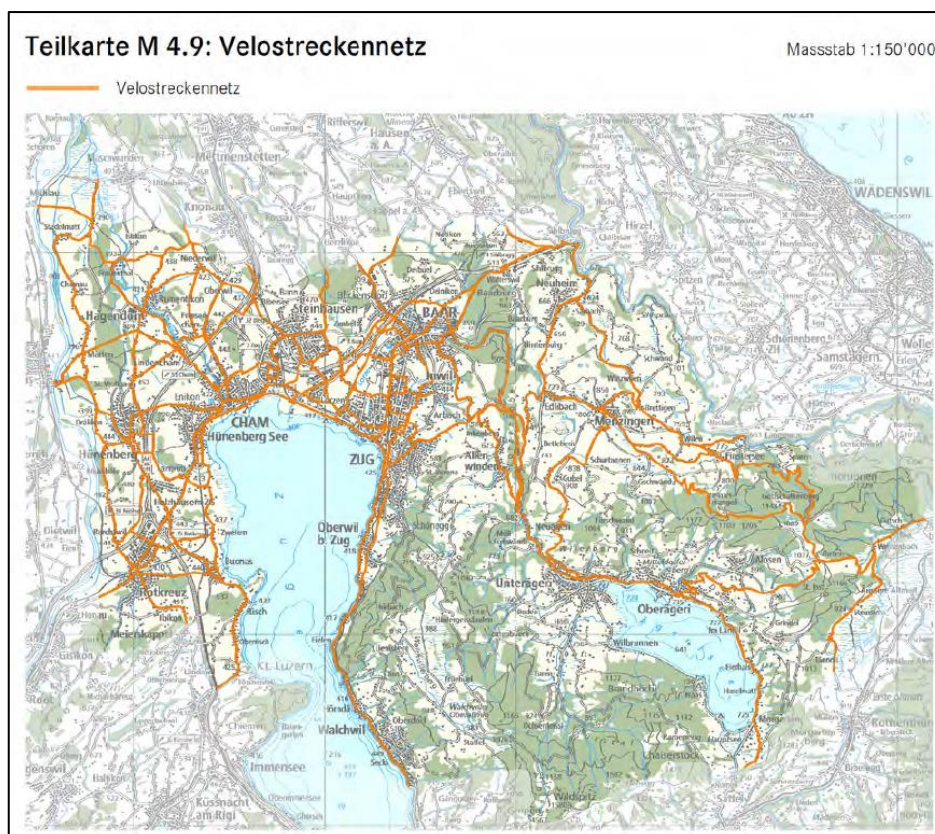


Abbildung 1: Rechtsgültiges Velowegnetz; Richtplan Teilkarte M 4.9

Der Kantonsrat beschloss im Juni 2023 im kantonalen Richtplan die Planungsgrundsätze (M 4.1) sowie das Angebot (M 4.9) zum Veloverkehr. Demnach sorgen Kanton und Gemeinden für ein vollständiges, direktes und sicheres Velowegnetz, bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen und fördern die Velonutzung. Dabei ist mit dem Oberbegriff Velo immer auch das E-Bike mitgemeint. Der Kantonsrat beauftragte den Regierungsrat, das Velowegnetz zu überarbeiten und in den kantonalen Richtplan zu integrieren.

Am 1. Januar 2023 trat das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) in Kraft. Dieses beinhaltet Grundsätze, welche bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachtet werden müssen. Es unterscheidet zwischen zwei Velowegnetzen: eines für den Alltag und eines für die Freizeit. Das Gesetz verpflichtet die Kantone und Gemeinden zur Planung bis Ende 2027 und zur Umsetzung der Velowegnetze bis Ende 2042.

Am 1. Januar 2025 trat das revidierte Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Wald (EG Waldgesetz) in Kraft. Damit ist das Velofahren im Wald nur noch auf Waldstrassen sowie auf den im Richtplan bezeichneten Mountainbike-Routen erlaubt. Dies verlangt die Festsetzung von Bike-Routen im Wald im kantonalen Richtplan.

Mit der vorliegenden Anpassung wird diesen Vorgaben entsprochen.

1.2 Grundlagen und gesetzliche Rahmenbedingungen für die Anpassung des Richtplans

1.2.1 Velowegnetz für den Alltag

Velowegnetze für den Alltag umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen. Sie liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten und erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeit- und Sportanlagen. Nebst den Veloinfrastrukturen auf den freien Strecken sowie an Kreuzungen gehören alle Infrastrukturen dazu, die eine Erschliessungsfunktion für den Veloverkehr ausüben. Dies sind namentlich auch attraktive, sinnvoll platzierte und ausreichend dimensionierte Veloparkierungsanlagen, welche im Rahmen von Bebauungen umgesetzt werden.

Das Velowegnetz für den Alltag orientiert sich an bestehenden Strassen und Wegen und verläuft in der Regel auf Asphalt/Hartbelag. Um gegenüber dem motorisierten und dem öffentlichen Verkehr konkurrenzfähige Reisezeiten zu erreichen, braucht es direkte und sichere Verbindungen, welche ihrer Bedeutung entsprechend ausgestaltet werden.

Velobahnen sind qualitativ hochwertige, direkte Verbindungen mit den höchsten Ausbaustandards im Velowegnetz für den Alltag. Sie verknüpfen wichtige Ziele über grössere Entfernungen und ermöglichen ein sehr zügiges und komfortables Vorwärtskommen. Möglichst wenige Stopps verringern die gesamte Reisezeit, was auch die Bedürfnisse der E-Bikes abdeckt. Wechsel in der Verkehrsführung und Unterbrüche bei der Knotenquerung sind zu vermeiden, die Führung ist möglichst eigentrasseiert. Insbesondere bestehende, stark genutzte Verbindungen mit grossem Potenzial sind dieser Kategorie zugeordnet.

Haupt- und Nebenverbindungen bilden zusammen das Grundgerüst des Velowegnetzes für den Alltag. Sie stellen die Erschliessung der Zuger Ortschaften sicher, dienen als Zubringer zu den Velobahnen und vervollständigen das Netz. Hauptverbindungen sind zügig befahrbar und verlaufen möglichst direkt, wobei Wechsel der Führungsart und Unterbrüche möglichst zu vermeiden sind. Bei Nebenverbindungen sind die Ansprüche an die Qualität und Ausführung kleiner.

Velobahnen, Haupt- und Nebenverbindungen bilden zusammen das Velowegnetz für den Alltag. Im kantonalen Richtplan werden die «Velobahnen» separat ausgewiesen. Die Haupt- und Nebenverbindungen werden darin zusammengefasst und als «Alltagsnetz» dargestellt.

In Ortszentren stellen die Führungsart und Ausgestaltung von Velowegen aufgrund der meist knappen Platzverhältnisse eine Herausforderung dar. Konflikte mit Fussgängern oder dem Autoverkehr nehmen zu, wenn der Raum eng ist oder viel Verkehr fliesst. Entsprechend braucht es verschiedene Führungsarten für das Velo (separate Velowege, Velostreifen, Mischverkehr). Spezielle örtliche Gegebenheiten oder bereits geplante Veloführungen (Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) mit Mischverkehr im Chamer Dorfkern oder Siemensareal mit Velostreifen auf der Dammstrasse) sind zu berücksichtigen.

1.2.2 Velowegnetz für die Freizeit

Velowegnetze für die Freizeit umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen und dienen vorwiegend der Erholung. Sie liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete und erschliessen und verbinden für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.

Das Velowegnetz für die Freizeit setzt sich aus zwei Teilen zusammen. Die «Velo-Routen» basieren hauptsächlich auf den bestehenden Velolandrouten der Stiftung SchweizMobil. Die «Bike-Routen» sind neu festgelegt.

- **Velo-Routen**
Zusammen mit den Verantwortlichen der Stiftung SchweizMobil und Zug Tourismus überarbeitete die Baudirektion die Velolandrouten für die geplante Richtplananpassung. Die Velolandrouten dienten als Grundlage für die Velo-Routen. Im Raum Zugerberg, in Ägeri, in Menzingen und entlang der Reuss ergänzte der Kanton das Netz zur Schliessung von Lücken und zur Erschliessung der Naherholungsgebiete.
- **Bike-Routen**
Die im Velowegnetz für die Freizeit enthaltenen Bike-Routen sind das Resultat eines partizipativen Prozesses unter gemeinsamer Projektleitung der Baudirektion (Amt für Raum und Verkehr) und der Direktion des Innern (Amt für Wald und Wild). Miteinbezogen waren: Zuger Gemeinden, betroffene Korporationen, Zuger Wanderwege, Zug Tourismus, Wald Zug, Velo- und Bikevereine, IG Mountainbike Zug, Zugerland Verkehrsbetriebe, Ägerisee Schifffahrt, Zugersee Schifffahrt, Zugerberg Bahn, WWF Zug, Pro Natura Zug, Zuger Kantonaler Patentjägerverein und verschiedene betroffene Fachämter des Kantons.

1.2.3 Verantwortlichkeiten

Die Verantwortlichkeiten für das kantonale Velowegnetz (und die Wanderwege) ergeben sich aus § 7 und 8 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW; BGS 751.14). Die folgende Tabelle fasst dies zusammen:

	Kantonale Fuss- und Wanderwege		Kantonales Velowegnetz (Alltag + Freizeit inkl. Biken)		
Kantonales Fachamt	Kanton		Kanton		(1)
Planung	Kanton		Kanton		(2)
Projektierung und Bau	Kanton		Kanton		(3)
Baulicher und betrieblicher Unterhalt	an Kantonsstrassen	abseits von Kantonsstrassen	an Kantonsstrassen (4)	abseits von Kantonsstrassen (5)	
	Kanton	Gemeinden	Kanton	Gemeinden	
Signalisation (Wegweisung)	Kanton		Kanton		(6)
Unterhalt Signalisation	Kanton		Kanton		(7)

Tabelle 1: Verantwortlichkeiten Wanderwege und Velowegnetz. Die Nummerierung (Spalte rechts) wird im nachfolgenden Text erläutert.

- (1) Die kantonale Fachstelle für das kantonale Velowegnetz liegt im Amt für Raum und Verkehr (ARV) der Baudirektion. Sie übernimmt die Aufgaben, welche sich aus dem Gesetz ergeben. Gegenüber der heutigen Situation ändert sich nichts. Das ARV ist bereits heute zuständige Fachstelle für den Veloverkehr. Neu kommen die Bike-Routen dazu.
- (2) Die übergeordnete Planung des Velowegnetzes (analog zum Wandwegnetz) liegt ebenfalls beim ARV. Das ARV erarbeitet gemeinsam mit den verschiedenen Interessengruppen und kantonalen Fachämtern die entsprechenden Netze. Diese sind anschliessend im kantonalen Richtplan durch den Kantonsrat festzusetzen.

- (3) Weist der kantonale Richtplan neue Velowege aus oder muss ein solcher Weg von Grund auf saniert werden, liegen Projektierung und Bau beim kantonalen Tiefbauamt (TBA). Es ist nicht geplant, neue Bike-Routen zu erstellen. Der grösste Teil der festzusetzenden Bike-Routen verläuft auf bestehenden Wanderwegen. Wo diese im Wald verlaufen und nicht rechtmässig bewilligt sind, stellt das Amt für Wald und Wild (AFW) eine nachträgliche Bewilligung aus. Wie weit bauliche «Erstmassnahmen» notwendig sind, ist im Einzelfall im Bewilligungsprozess zu klären.
- (4) An Kantonsstrassen liegt der bauliche und betriebliche Unterhalt beim Kanton (TBA).
- (5) Abseits der Kantonsstrassen sind die Gemeinden für den baulichen und betrieblichen Unterhalt zuständig. Diese können den Unterhalt auch an Dritte (zum Beispiel Korporationen) delegieren.
- (6) Für die Signalisation (Wegweisung) des gesamten kantonalen Velowegnetzes ist das ARV zuständig. Damit ist eine einheitliche Signalisation über das gesamte Velowegnetz (Alltag, Velo-Routen, Bike-Routen) gewährleistet. Die Signalisation erfolgt nach den aktuellen Richtlinien des Bundes respektive den einschlägigen VSS-Normen. Die Konzeption der Wegweisung im Wald wird mit dem AFW abgesprochen und koordiniert.
- (7) Schlussendlich ist der Kanton auch für den Unterhalt der Signalisation des kantonalen Velowegnetzes zuständig. Dieser wird durch das TBA vorgenommen.

1.2.4 Haftungsfragen für das kantonale Velowegnetz

Das Befahren von Wegen oder Strassen mit Velos und das Biken im Besonderen werfen Fragen nach der Haftung auf. § 30 GSW sieht vor, dass Kanton und Einwohnergemeinden für die von ihnen verwalteten Strassen und Wege die Werkeigentümerhaftung übernehmen. Das heisst für Wege und Strassen, für deren baulichen und betrieblichen Unterhalt der Kanton zuständig ist, haftet der Kanton. Für Strassen und Wege, für deren baulichen und betrieblichen Unterhalt die Gemeinden zuständig sind, haften die Gemeinden. Wird der Betrieb und Unterhalt von Bike-Routen im Wald an Dritte weitergeben (zum Beispiel Korporationen), ist die Werkhaftung verbindlich zu regeln.

Bei der Werkeigentümerhaftung steht die bestimmungsgemässe Nutzung eines Werkes im Vordergrund. Das heisst, es ist nicht jeder erdenklichen Gefahr vorzubeugen; die Eigenverantwortung des Nutzers wird grossgeschrieben. So haben zum Beispiel Velofahrende auf Bike-Routen mit üblichen Gefahren wie Terrainunebenheiten, Wurzelstöcken, Pferdedung etc. zu rechnen. Zudem sind im Wald sogenannte walddtypische Gefahren wie zum Beispiel herabfallende Äste zu akzeptieren. Velofahrende sind selbst dafür verantwortlich, dass sie ihre Route entsprechend ihren Fähigkeiten wählen und ein taugliches Velo haben. Sie tragen auch die Verantwortung für das Reagieren auf Hindernisse und Gegenverkehr. Velofahrende müssen mit der erforderlichen Sorgfalt fahren. Führt unsorgfältiges Verhalten zu einem Unfall mit Dritten (zum Beispiel mit Spazierenden), so haften die fehlbaren Velofahrenden.

1.2.5 Wegrechte bzw. Erklärung der Öffentlichkeit

Gemäss § 4 Abs. 1 GSW gelten Strassen und Wege als öffentlich, wenn sie für öffentlich erklärt wurden, das Gemeinwesen über Wegrechte verfügt oder die Strassen und Wege seit unvordenklicher Zeit im Gemeingebrauch stehen. Unter «unvordenklicher Zeit» wird gemäss aktueller Rechtsprechung verstanden, dass die gegenwärtige Generation keinen anderen Zustand gekannt und auch von ihren Vorfahren nichts anderes in Erfahrung gebracht hat.

In § 5 GSW wird darauf verwiesen, dass das Verzeichnis im Anhang des Gesetzes respektive der Richtplan über die öffentlichen kantonalen Strassen, Radstrecken und Wanderwege Auskunft gibt. Die Festsetzung im kantonalen Richtplan hält ein öffentliches Interesse an Strassen und Wegen fest.

Somit ergibt sich, dass Wegrechte für neue Velowegnetz-Abschnitte mittels Dienstbarkeitsverträgen zu sichern sind. Ausgenommen davon sind Abschnitte, die seit unvordenklicher Zeit in Benutzung sind, für öffentlich erklärt wurden oder bereits über eine entsprechende Dienstbarkeit verfügen. Es ist vorgesehen, im Anschluss an die Festsetzung des Velowegnetzes im Richtplan die notwendigen Wegrechte über Dienstbarkeiten oder mittels Öffentlicherklärung zu regeln.

1.2.6 Regelung zur Nutzung von E-Bikes

Im Sinne des Bundesgesetzes über die Velowege werden bei der Planung des Velowegnetzes für den Alltag und die Freizeit E-Bikes mitberücksichtigt. Ab 1. Juli 2025 tritt die revidierte Signalisationsverordnung (SSV) in Kraft. Regelungen für Fahrzeuge des Langsamverkehrs werden harmonisiert, damit deren Potenzial noch besser ausgeschöpft werden kann.

Motorfahrräder wie schnelle E-Bikes bis 45 km/h, E-Cargobikes von 250 bis 450 kg sowie Mo-fas bis 30 km/h werden künftig – wie Velos und langsame E-Bikes – durch das Symbol oder die Aufschrift «Fahrrad» erfasst. Sie dürfen auf Fusswegen oder Trottoirs fahren, wenn diese mit der Zusatztafel «Fahrrad gestattet» versehen sind. Wenn dies nicht erwünscht ist, kann dies mit der Zusatztafel «Motorfahrrad verboten» signalisiert werden. Für Motorfahrräder kann zudem künftig die Benutzungspflicht für signalisierte Velowege sowie Velo- und Fusswege mit der Zusatztafel «Motorfahrrad freiwillig» oder «Motorfahrrad verboten» aufgehoben werden. Damit dürften oder müssten diese den Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs nutzen.

Auf Fuss- und Wanderwegen gilt weiterhin ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge (inklusive Motorfahrräder wie schnelle E-Bikes). Ebenso gilt dies gemäss revidiertem EG Waldgesetz auf Waldstrassen (Ausnahmen: Bewirtschaftung etc.).

1.3 Vorschlag zur Anpassung des Richtplans für die öffentliche Mitwirkung

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur Richtplananpassung schlug die Baudirektion vor, das Velowegnetz wie in Abbildung 2 festzusetzen. Weiter hat sie vier Vorhaben in den Richtplan aufgenommen, deren Planung noch nicht genug weit fortgeschritten waren, um sie im Velowegnetz festzusetzen. Zwei Vorhaben konnten in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Baar und der SBB zwischenzeitlich erledigt werden (vgl. Kapitel 1.5.5). Ergänzt werden hingegen verschiedene Vorhaben in den Gemeinden Baar (vgl. Kapitel 1.5.5) und Neuheim (vgl. Kapitel 1.5.10), für welche vertiefter Abklärungsbedarf besteht.

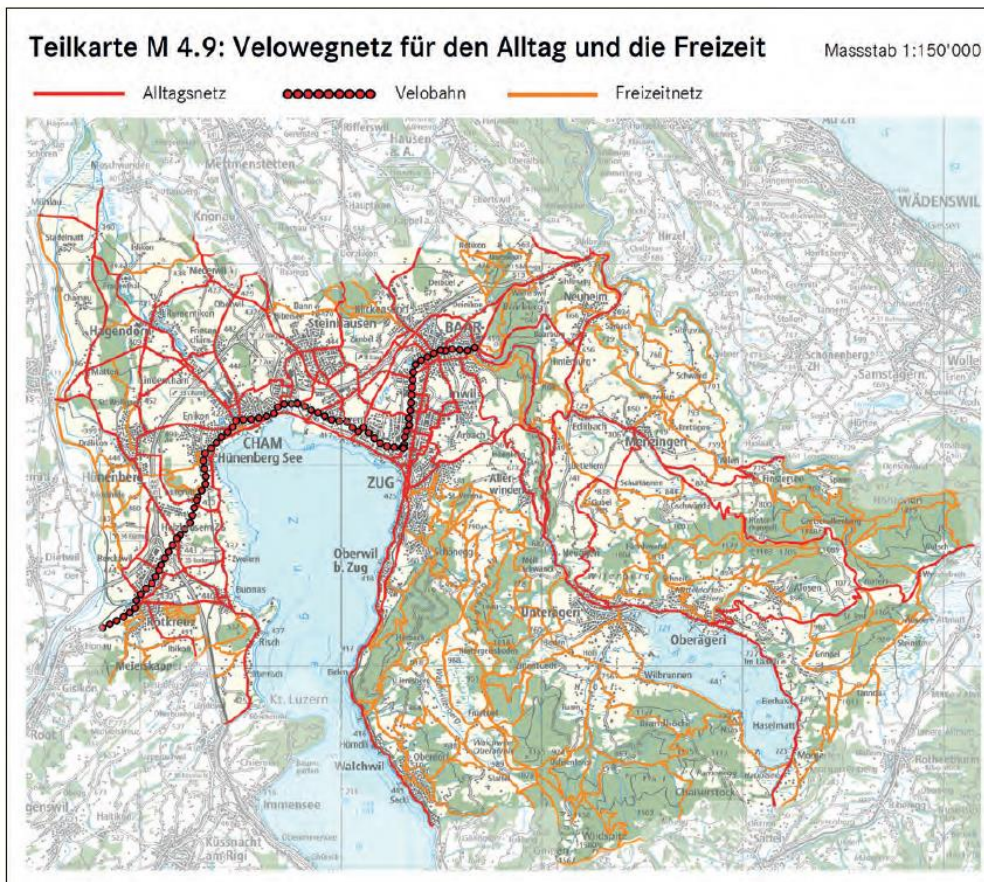


Abbildung 2: Teilkarte M 4.9 Vorschlag für die öffentliche Mitwirkung

1.4 Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Rund 170 Parteien, Organisationen, Gemeinden, Nachbarkantone und Private äussern sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung. Das Thema Mountainbiken mobilisierte stark, wobei die Meinungen auseinandergingen. Die Eingaben werden nachfolgend zusammenfassend erläutert; im Folgekapitel wird dann auf die einzelnen Anpassungen eingegangen.

Die Einwohnergemeinden stimmten dem Velowegnetz grossmehrheitlich zu, brachten jedoch gewissen Anpassungsbedarf an, beispielsweise, dass das Vorhaben Rüsshalden–Kantons-grenze in der Karte eingezeichnet oder gewisse Bike-Routen überprüft würden. Neben weiteren konkreten Anpassungen forderten sie auch, das kantonale Velowegnetz zu reduzieren und den Gemeinden den erforderlichen Ermessensspielraum innerhalb des Siedlungsgebiets einzuräumen. Auch seitens kantonaler Fachämter wurde die Dichte als zu hoch erachtet und weitere Anpassungen vorgeschlagen. Die meisten dieser Anliegen wurden berücksichtigt.

Bund und Nachbarkantone wiesen ebenfalls auf verschiedene Punkte hin, waren mit den Anpassungen im Grundsatz aber einverstanden.

Die politischen Parteien stimmten dem Velowegnetz im Grundsatz zu, brachten jedoch gewisse Ergänzungen an. Sie wünschten beispielsweise ausreichende Dimensionierungen bei Waldwegen, welche von Wandernden und Bikenden genutzt werden oder eine einheitliche Ausschilderung im ganzen Kanton. Illegale Bike-Trails sollten unterbunden und genügend Strassenfläche für die Nutzenden mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten geschaffen werden. Der Breiten-sport Mountainbiken sollte nicht zu stark eingeschränkt werden. Zudem sollten Lücken bei den

Bike-Routen geschlossen (z. B. Zugerberg–Allenwinden–Lorzentobelbrücke) oder die Velobahn erweitert werden.

Die Velo-Organisationen wiesen einerseits auf verschiedene fehlende Verbindungen hin. Andererseits bemängelten sie, dass die aktuell bezeichneten Bike-Routen kein attraktives Streckennetz ergeben würden. Gewisse Gebiete seien nicht abgedeckt und insbesondere fehlten für Kinder und Jugendliche geeignete Strecken. Die heutigen Möglichkeiten würden dadurch erheblich eingeschränkt. Um ein attraktives und ausgewogenes Bike-Routennetz in Koexistenz mit Wandernden zu erreichen, soll nachgebessert und zusätzliche Wege aufgenommen werden.

Andere Organisationen äusserten sich zu Schutzzonen, zum Kulturlandverlust und begrüßten eine gut sichtbare Ausschilderung der Velowege. Weitere Themen betroffener Grundeigentümerschaften sind Kosten- und Haftungsfragen.

Auch rund 130 Private äusserten sich zu den Bike-Routen, wobei die Meinungen stark auseinander gingen. 85 Private setzten sich für mehr Bike-Routen respektive die gemeinsame Nutzung aller Wanderwege durch Bikende und Wandernde ein (Trailtoleranz). 45 Private – davon 35 betroffene Grundeigentümerschaften – brachten Einwendungen gegen Bike-Routen an.

1.5 Überarbeitung des Velowegnetzes

Die Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung wurden geprüft und das Velowegnetz nach einer individuellen Interessenabwägung gegebenenfalls angepasst oder belassen. Mit allen Gemeinden wurden diesbezüglich Gespräche geführt und Anpassungen diskutiert, dies insbesondere, da kantonale Velostrecken an die Gemeinden abgegeben werden. Da die Gemeinden bereits heute für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der kantonalen Velowege zuständig sind, ergibt sich für die Gemeinden durch die Übernahme diesbezüglich kein Mehraufwand.

Auch mit Grundeigentümerschaften wurden 35 Gespräche zu den Bike-Routen geführt. Der Kanton ging teilweise auf die Begehren ein und strich Bike-Routen aus dem Netz. Im Gegenzug konnte er in Zug, Ober- und Unterägeri einige zusätzliche Bike-Routen mit Zustimmung der Grundeigentümerschaften neu aufnehmen.

Prinzipien der Überarbeitung des kantonalen Velowegnetzes

- a) Ein zusammenhängendes Velowegnetz wird gewährleistet.
- b) Reduktion der Dichte im kantonalen Alltagsnetz: Diesbezügliche Anliegen und Anpassungsvorschläge seitens kantonalen Ämter und der Stadt Zug werden erfüllt.
- c) Verschiebung von Strecken aus dem Alltagsnetz zu den Gemeinden: Gemäss Veloweggesetz des Bundes stehen diese ebenfalls in der Pflicht, Velowegnetze zu planen und umzusetzen. Mit allen Gemeinden wurden bezüglich dieser Aufgabenteilung Gespräche geführt. Der Ermessensspielraum der Gemeinden wird dadurch insbesondere innerhalb der Siedlungsgebiete erhöht.
- d) Verschiebungen von Strecken aus dem Alltagsnetz in das Freizeitnetz: Strecken, welche vermehrt für Freizeit Zwecke genutzt werden, sind nur diesem Netz zugeordnet.
- e) Streichung von Bike-Routen: Bei begründetem Widerstand von Gemeinden und Eigentümerschaften erfolgen Streichungen.
- f) Aufnahme von Bike-Routen: Nach Rücksprache mit den Eigentümerschaften erfolgen Ergänzungen.

Nachfolgend werden die Anpassungen am Velowegnetz anhand von Kartenausschnitten erläutert. Insbesondere werden die Strecken aufgezeigt, wo sich Grundeigentümerschaften bezüglich Bike-Routen äusserten. Auch die Strecken, die künftig die Gemeinden übernehmen oder die vom Alltags- ins Freizeitnetz überführt werden, sind dargestellt. Dabei wird dargestellt, was der Regierungsrat gegenüber der öffentlichen Mitwirkung änderte. Der Übersichtlichkeit halber werden die Anpassungen jeweils pro Gemeinde gegliedert. Den Anfang machen die Gemeinden der Stadtlandschaft von West nach Ost: Risch, Hünenberg, Cham, Steinhausen, Baar und Zug. Nach den Berggemeinden Unter- und Oberägeri, Menzingen und Neuheim folgt zum Abschluss Walchwil.

Auf der Internetseite des Kantons (<https://zg.ch/de/planen-bauen/raumplanung/richtplanung> > Richtplananpassungen > laufende Anpassungen > 2023/2) steht eine Karte über den ganzen Kanton zur Verfügung. Sie zeigt die gestrichenen Strecken (Abgabe an Gemeinden oder nicht realisierbar), die neu aufgenommenen Abschnitte und verschiedene nicht berücksichtigte Eingaben.

1.5.1 Gemeinde Risch

Anpassungen

Rund 2 Kilometer (1–3, blau) des Alltagsnetzes werden an die Gemeinde Risch abgegeben.

Die Verbindung Dersbach–Zweier–Buonas (4, orange) sowie die Abschnitte Golfplatz (5, orange) und Allrütli (6, orange) werden neu dem Freizeitnetz zugeordnet.

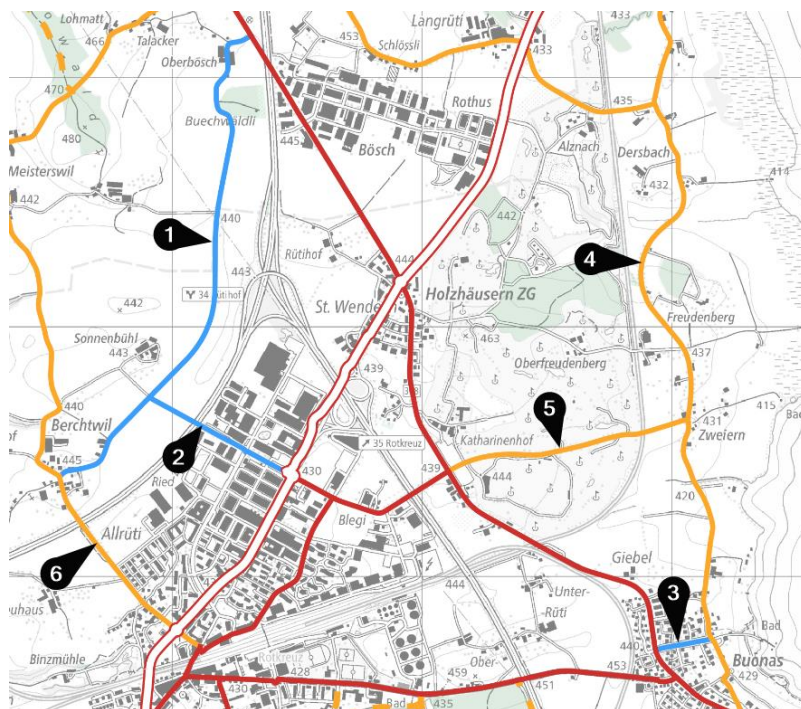


Abbildung 3: Rotkreuz

Eine Bike-Route im Bannwald/Küntwil wird in Absprache mit der Gemeinde Risch gestrichen (1, blau). Dies aufgrund von Nutzungskonflikten mit der dort aktiven Waldspielgruppe. Die nördlich gelegene Bike-Route durch den Bannwald bleibt bestehen.



Abbildung 4: Risch, Bannwald

Das Freizeitnetz wird in Abstimmung mit der Gemeinde Risch mit einer Bike-Route vom Sijentalwald nach Breitfeld (1, violett) ergänzt. Die Bike-Routen im Sijentalwald bleiben grösstenteils im Freizeitnetz mit Ausnahme von 2 (blau), welche gestrichen wird. Dieser bestehende Weg soll den zu Fuss Gehenden vorbehalten bleiben.

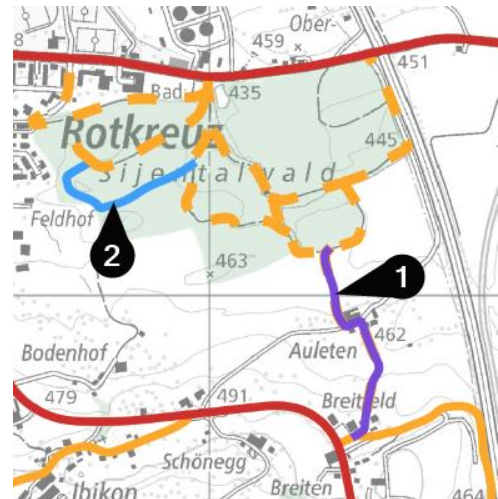


Abbildung 5: Risch, Sijentalwald

Als Verbindung der beiden Dorfteile Bahnhof Nord/Suurstoffi und Bahnhof Süd/Kantonsschule wird ein Auftrag für die Prüfung einer verbesserten Veloführung im Alltagsnetz aufgenommen (orange Sterne, siehe Synopse Kapitel M 4.9.2; Vorhaben Nr. 7).

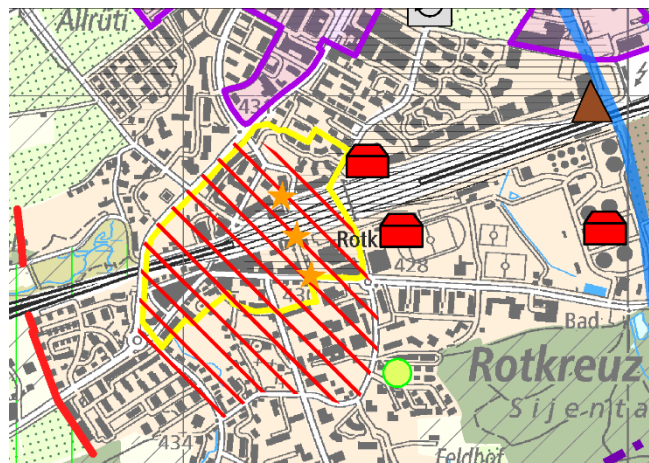


Abbildung 6: Verbindung Dorfteile in Rotkreuz; Vorhaben im Richtplan (orange Sterne)

Das Vorhaben Rüsshalden–Kantonsgrenze LU (M 4.9.2; Nr. 1) wird im Richtplan schematisch eingezeichnet (siehe Gemeinde Hünenberg, Abbildung 8).

1.5.2 Gemeinde Hünenberg

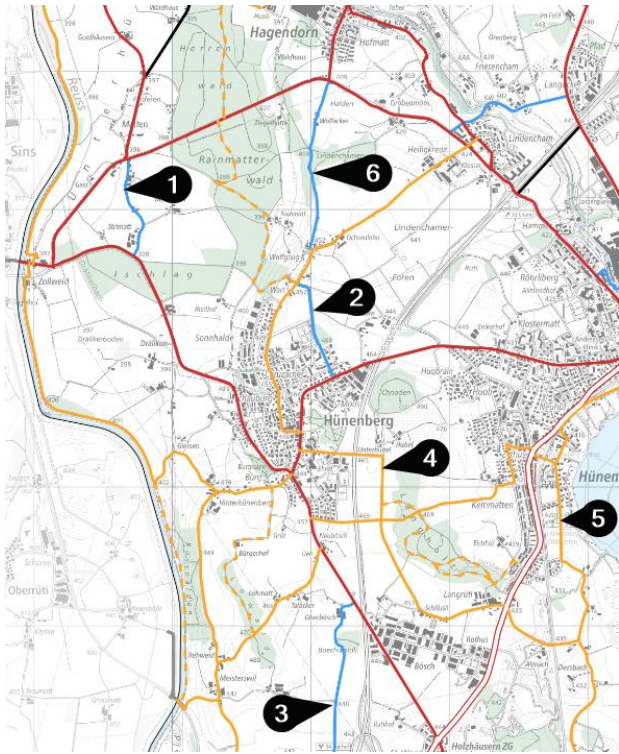


Abbildung 7: Gemeinde Hünenberg

Anpassungen

Rund 2,4 Kilometer (1–3, blau) des Alltagsnetzes werden an die Gemeinde Hünenberg abgegeben. Die Verbindungen Hünenberg–Langrüti–Dersbach (4, orange) sowie Dersbach-/Buonasenstrasse (5, orange) werden neu dem Freizeitnetz zugeordnet. Die Verbindung St. Wolfgang–Hagendorn (6, blau) wird aufgrund der zu hohen Netzdichte aus dem Alltagsnetz gestrichen (siehe Abbildung 7).

Das Vorhaben Rüssalden–Kantonsgrenze LU (M 4.9.2; Nr. 1) wird im Richtplan schematisch eingezeichnet (orange Sterne, Abbildung 8). Im Alltagsnetz wird die Verbindung Matten–Bützen an heutiger Lage (1, rot, via Chamau–Stadelmatt) belassen und nicht auf die direktere Kantonsstrasse (2, schwarz) verschoben, wie in der Mitwirkung vorgeschlagen (Abbildung 9). Infolgedessen führt die Bike-Route von Hagendorn neu vom Herrenwald in den Rainmattwald (3, orange gestrichelt).

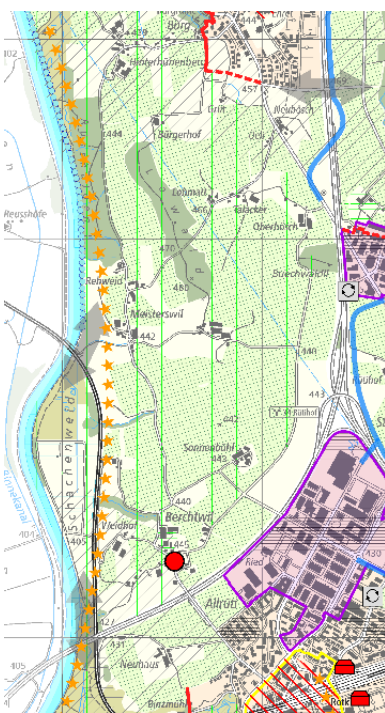


Abbildung 8: Rüssalden–Kantonsgrenze LU; Vorhaben im Richtplan (orange Sterne)

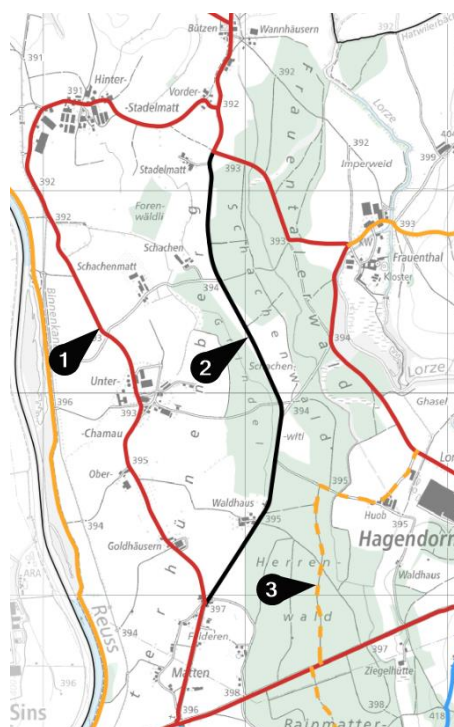


Abbildung 9: Hünenberg, Matten–Bützen

1.5.3 Gemeinde Cham

Anpassungen

Rund 5 Kilometer (blau, 1–3) des Alltagsnetzes werden an die Gemeinde Cham abgegeben. Die Fussgängerunterführung am Bahnhof Cham (4, blau) wird aus dem Alltagsnetz gestrichen, da ein Ausbau weder vorgesehen noch zweckmässig wäre. Die Verbindungen Niederwil–Bibersee (5, orange), St. Wolfgang–Heiligkreuz (6, orange) sowie Seemattstrasse–Seestrasse/-weg–Städtlerried (7, orange) werden neu dem Freizeitnetz zugeordnet. Die Verbindung St. Wolfgang–Hagendorn (8, blau) wird aufgrund der zu hohen Netzdichte aus dem Alltagsnetz gestrichen.

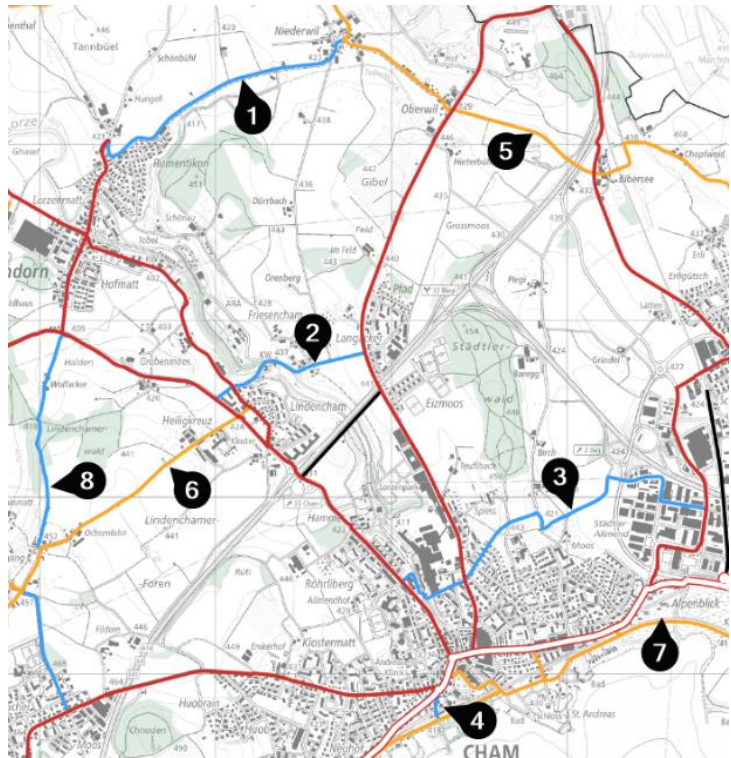


Abbildung 10: Gemeinde Cham

Im Ortszentrum von Cham wird bei der Ausgestaltung der Velobahn auf die geplante Umgestaltung des Chamer Dorfkerns (Autoarmes Zentrum Cham, AAZ) Rücksicht genommen (vgl. Ziff. 1.2.1). Im Richtplantext wird dies allgemeingültig ergänzt (M 4.9.; Punkt 3)

- Das Velowegnetz für den Alltag erschliesst und verbindet Siedlungsgebiete und wichtige Ziele des Alltags direkt und ermöglicht attraktive Reisezeiten. Es verläuft in der Regel auf Asphalt/Hartbelag und ist möglichst homogen ausgestaltet.

Die Velobahn ermöglicht ein schnelles und unterbrucharmes Fahren. Sie hat den höchsten Ausbaustandard und ist wo immer möglich eigentrasseiert. In den Ortszentren ist auf die lokalen städtebaulichen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen (z. B. Cham, Siemensareal Zug).

Abbildung 11: Ausschnitt aus der Synopse; Vorschlag der Regierung zur Velobahn

Nicht berücksichtigte Anliegen

Die von Pro Velo Zug vorgeschlagene Verbindung über die Lorze zwischen Lindencham und Eizmoos/Langacker (1, schwarz; unter der Autobahn/entlang der Umfahrung Cham–Hünenberg) wird nicht in das kantonale Velowegnetz aufgenommen. Dies insbesondere aus Kosten-/Nutzen-Überlegungen. Als Alternative dient weiterhin die nahegelegene kommunale Verbindung via Lindenstrasse–Untermühlestrasse (2, blau).

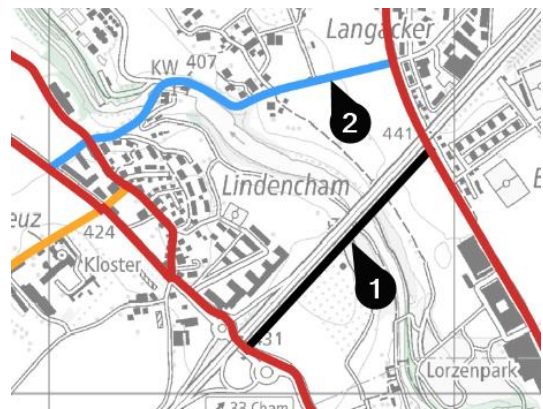


Abbildung 12: Cham, Lindencham–Eizmoos

1.5.4 Gemeinde Steinhausen

Anpassungen

Rund 1,8 Kilometer (blau) des Alltagsnetzes werden an die Gemeinde Steinhausen abgegeben.

Die Verbindung in Richtung Steinhauserwald/Uerzlikon (rote Pfeile, orange) wird neu dem Freizeitnetz zugeordnet.



Abbildung 13: Steinhausen (–Uerzlikon)

Nicht berücksichtigte Anliegen

Der von der Gemeinde Steinhausen und Pro Velo Zug beantragte kommunale Gleisweg (ab Bahnhof Steinhausen) mit Weiterführung zum Chamer Veloweg (1, schwarz) wird nicht aufgenommen. Dies, da die Dichte des kantonalen Velowegnetzes in diesem Gebiet bereits hoch ist und die erwähnte Quartierverbindung/Anbindung an das kantonale Velowegnetz Gemeindeaufgabe ist.

Die von PARAT (Partei für Rationale Politik, Allgemeine Menschenrechte und Teilhabe) beantragte Erweiterung der Velobahn bis nach Steinhausen Zentrum und zum Einkaufszentrum Zugerland wird nicht aufgenommen. Dies aufgrund des fehlenden Potenzials sowie der vorgesehenen mehrfachen Anbindung an die Velobahn mit Hauptverbindungen (2–5, rot: Städtler Allmend, Alpenblick, Dorfbach, Alte Lorze, Fröschmatt).

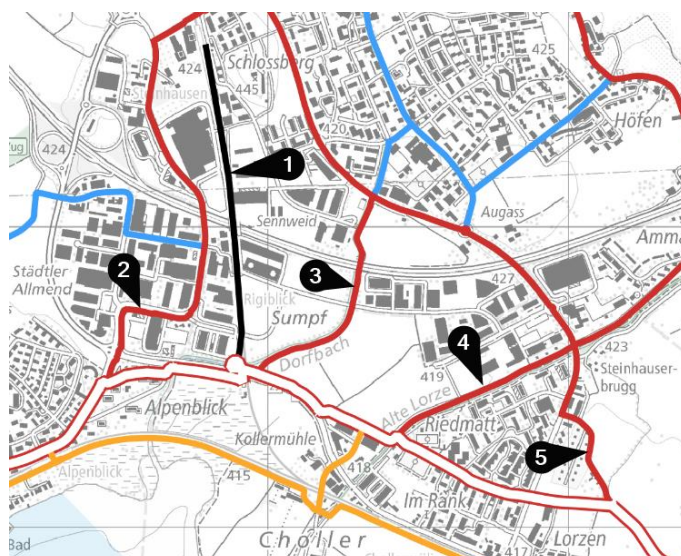


Abbildung 14: Steinhausen, Gleisweg und Anbindung an Velobahn

1.5.5 Gemeinde Baar

Anpassungen

Rund 6,2 Kilometer (blau) des Alltagsnetzes werden an die Gemeinde Baar abgegeben. Die Verbindung entlang der Lorze (1, orange) wird neu dem Freizeitnetz zugeordnet.

Aufgrund verschiedener Bauvorhaben am Bahnhof und Bushof Baar wird die Velobahn vom Bahnhofplatz auf die geeignetere Lage auf der Nordseite des Bahnhofs Baar verschoben (2, rot-weiss). Damit verläuft diese von Zug bis Baar durchgehend auf der westlichen Seite der Bahngleise. Aufgrund der schwierigen Realisierbarkeit bei beengten Platzverhältnissen endet diese zudem an der Neugasse statt am Knoten Lättich. Basierend auf den geplanten Strassenumgestaltungen wird das Velowegnetz vom Falkenweg auf die Markt-gasse verschoben.

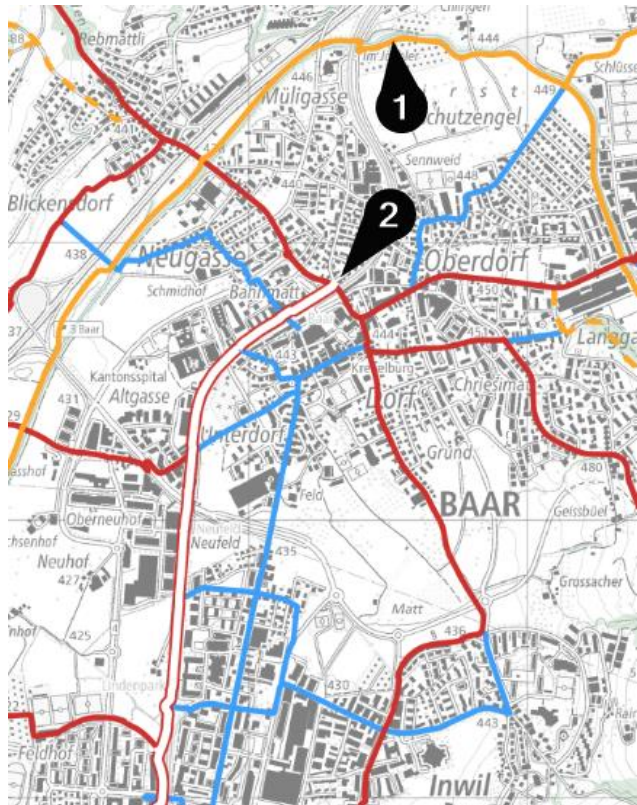


Abbildung 15: Baar, Zentrum

Aufgrund der oben aufgeführten Überlegungen sollen die beiden Vorhaben zur Velobahn Baar, Bahnhof (M 4.9.2; Nr. 3) und Baar, Neugasse/Büelplatz (M 4.9.2; Nr. 4), nicht mehr im Richtplan aufgeführt werden (siehe auch Synopse).

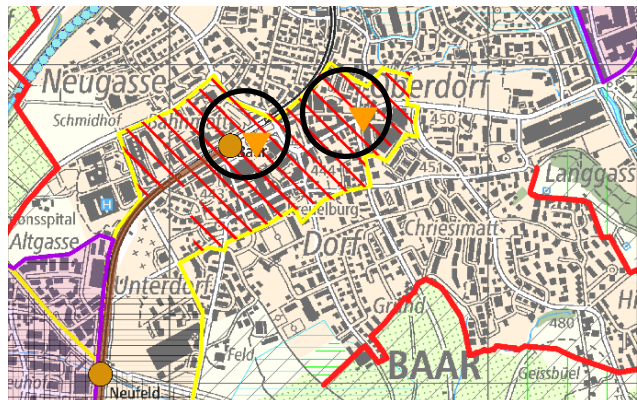


Abbildung 16: Baar, Bahnhof und Neugasse/Büelplatz; Vorhaben im Richtplan (orange Dreiecke; Vorschlag in der öffentlichen Mitwirkung)

Entlang der Alten Lorze ab Schochenmühle bis Höhe Altgasshof wird eine Bike-Route aufgenommen (1, violett). Dies mit Zustimmung der Grundeigentümerschaft. Gemäss Rückmeldung der IG Mountainbike wird insbesondere dieser Abschnitt im einfachen Gelände genutzt, um Kindern den Mountainbike-Sport näher zu bringen sowie abseits der Strasse verkehren zu können.



Abbildung 17: Baar, Alte Lorze

Im Freizeitnetz besteht eine Lücke zwischen Zugerberg–Allenwinden–Lorzentobelbrücke. Hier liegt noch ein vertiefter Abklärungsbedarf für eine Bike-Route vor. Das Vorhaben wird neu in den Richtplan aufgenommen (orange Sterne; siehe Synopse Kapitel M 4.9.2; Vorhaben Nr. 5 Obergrüt–Alte Lorzentobelbrücke).

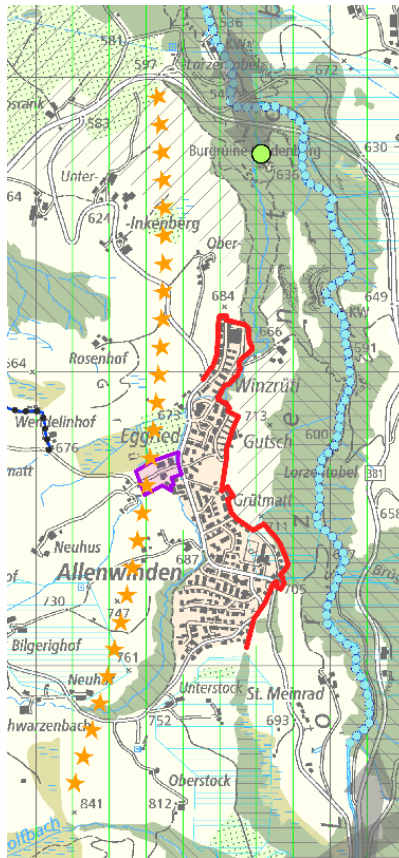


Abbildung 18: Baar, Obergrüt–Alte Lorzentobelbrücke; Vorhaben im Richtplan (orange Sterne)

1.5.6 Stadt Zug

Anpassungen

Rund 7,5 Kilometer (blau) des Alltagsnetzes werden an die Stadt Zug abgegeben.



Abbildung 19: Stadt Zug



Abbildung 20: Zug, Trubiker-, Bröchliweg, Hofstrasse

Die kurze Bike-Route (violett) ermöglicht die Verbindung vom Lärchenbrüggli zur Geissbodenstrasse, wo Velofahren erlaubt ist. Dies mit Zustimmung der Grundeigentümerschaft.



Abbildung 21: Zug, Lärchenbrüggli

Auf die Bike-Route Blasenberg/Tschuopis (1, blau) wird aufgrund der Rückmeldung der Stadt Zug bezüglich schwieriger Umsetzbarkeit (Weiden, Wanderweg, Steilheit) verzichtet. Als Alternativen dienen die Bike-Routen in Richtung Lärchenbrüggli (2, orange gestrichelt) sowie die Velo-Route nach St. Verena (3, orange).

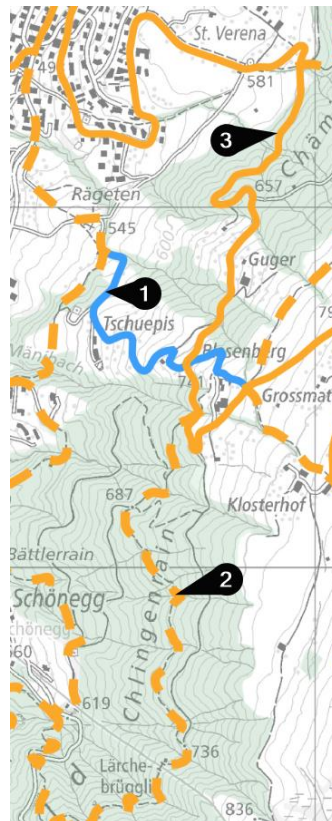


Abbildung 22: Zug, Blasenberg/Tschuopis

Die Bike-Route Fridbach wird vom teilweise asphaltierten, südlich des Fridbachs gelegenen Weg (1, blau) auf den bestehenden und naturbelassenen Weg nördlich des Fridbachs (2, orange gestrichelt) verlegt. Dies aufgrund der Rückmeldung der IG Mountainbike sowie Gesprächen mit Grundeigentümerschaften sowie der Stadt Zug. Damit kann ein kurzes, aber sehr attraktives Element im städtischen Bereich als Bike-Route aufgenommen werden.



Abbildung 23: Zug, Fridbach

Zwischen Sätteli und Hochstock wird die Bike-Route von der Waldstrasse (1, blau) auf einen bestehenden Waldweg (2, orange) verlegt. Zudem wird die Bike-Route als Verbindung in Richtung Tubenloch/Sandplatten (3, violett) auf dem bestehenden Wanderweg aufgenommen. Dies aufgrund der Rückmeldung der IG Mountainbike und mit Zustimmung der Grundeigentümerschaft.

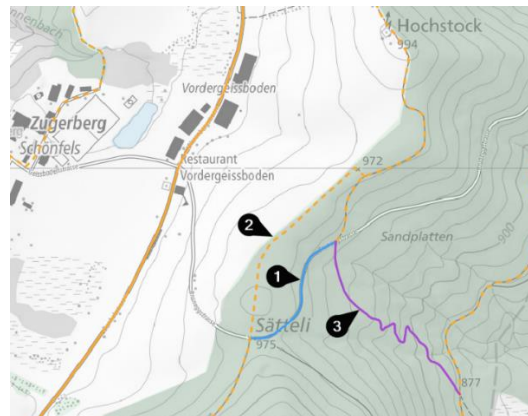


Abbildung 24: Zugerberg, Sätteli

1.5.7 Gemeinde Unterägeri

Anpassungen

Die Verbindung Unterägeri–Bolzli-Menzingen (rote Pfeile, orange in Abbildung 25) wird neu dem Freizeitnetz statt dem Alltagsnetz zugeordnet (vgl. Gemeinde Menzingen).

Die Bike-Route im Bereich Blimoos (1, blau) wird in Absprache mit der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde Unterägeri auf den bestehenden Weg am Schlüsselbach (2, orange gestrichelt) verlegt. Östlich davon wird die Bike-Route Urzlen–Fang (3, violett) als Ergänzung aufgenommen. Dies ebenfalls in Absprache mit der Grundeigentümerschaft (Abbildung 26).

Aufgrund der Einwendungen von Grundeigentümerschaften (Beeinträchtigung Landwirtschaft und Forstwirtschaft) wird die Bike-Route im Bereich Brandhöchi vom Wanderweg (via Brandalp, 1, blau) auf die Waldstrasse und den bestehenden Wanderweg im Bereich Sod/Chollerhütte (2, orange gestrichelt) verlegt. Aufgrund der Steilheit der fortführenden Bike-Route (4), wird die Bike-Route Gletti-Hürital (3, violett) via bestehenden Wanderweg/befestigter Strasse als Ergänzung aufgenommen.



Abbildung 25: Unterägeri-Bolzli-Menzingen

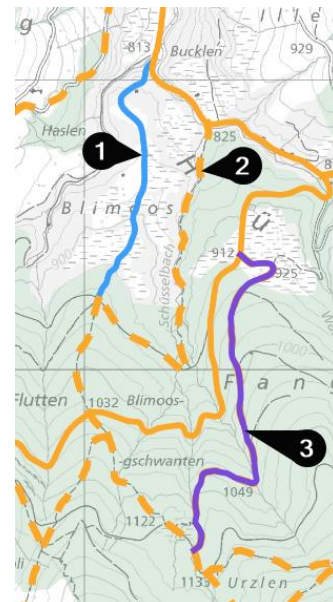


Abbildung 26: Unterägeri, Hürital

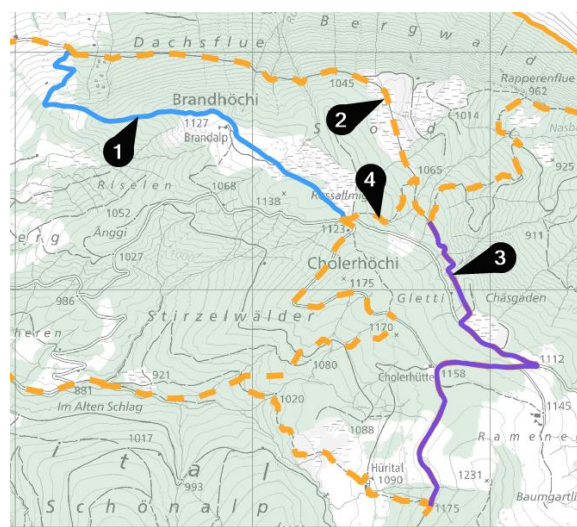


Abbildung 27: Unterägeri, Brandhöchi

Nicht berücksichtigte Anliegen

Gegen die beiden Bike-Routen Hinterwiden–Höllweid–Heimhusen (1, Abbildung 28) sowie Hintere Chuewart (1, Abbildung 29) gingen Einwendungen privater Grundeigentümerschaften respektive Pächter ein (Beeinträchtigung Landwirtschaft und Forstwirtschaft, erhöhter Unterhalt). Nach Beurteilung der Einwendungen wird an diesen Bike-Routen jedoch festgehalten, da diese attraktiv sind und für ein funktionierendes Freizeitnetz im Raum Unterägeri–Oberägeri–Menzingen von Bedeutung sind. Diese führen zudem über bereits bestehende Wanderwege/Wege.



Abbildung 28: Unterägeri, Hinterwiden

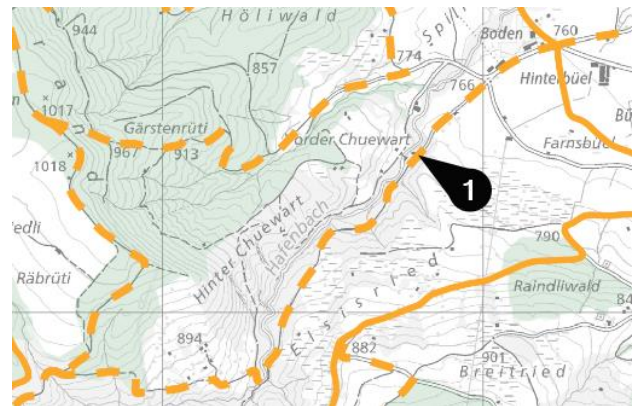


Abbildung 29: Unterägeri, Hintere Chuewart

Die von Pro Velo Zug beantragte Erweiterung der Velobahn von Ägeri nach Zug oder Baar wird nicht aufgenommen. Dies insbesondere aufgrund des fehlenden Potenzials entlang der Strecke, der teilweise engen Platzverhältnisse sowie aus Kosten-/Nutzen-Überlegungen. Die Strecken von Ägeri nach Zug und Baar bleiben jedoch – wie vorgesehen – im Alltagsnetz.

1.5.8 Gemeinde Oberägeri

Anpassungen

Die Verbindungen Gulm–Zigerhüttli–Raten–Kantongrenze SZ (rote Pfeile, orange in Abbildung 30) wird neu dem Freizeitnetz statt dem Alltagsnetz zugeordnet.

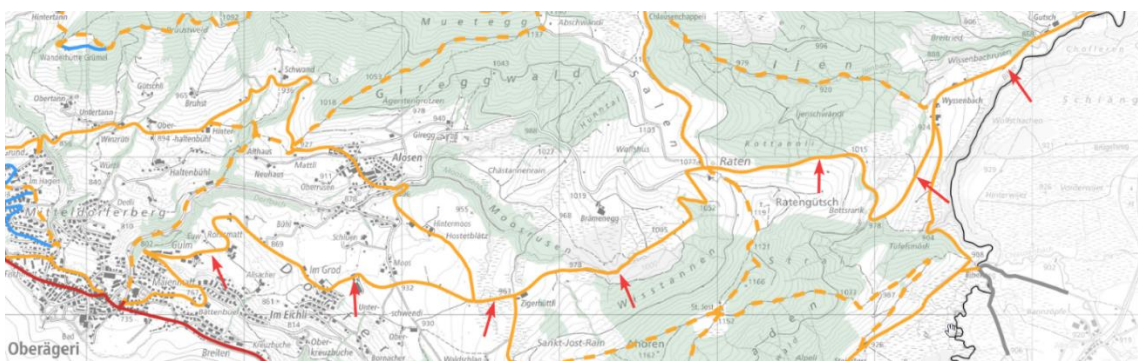


Abbildung 30: Oberägeri, Gulm-Kantongrenze Schwyz (mit roten Pfeilen markiert)

Die Bike-Route auf dem bestehenden Wanderweg zwischen Muetegg und Abschwändi (1, violett) wird mit Zustimmung der Grundeigentümerschaft als Ergänzung in das Freizeitnetz aufgenommen.

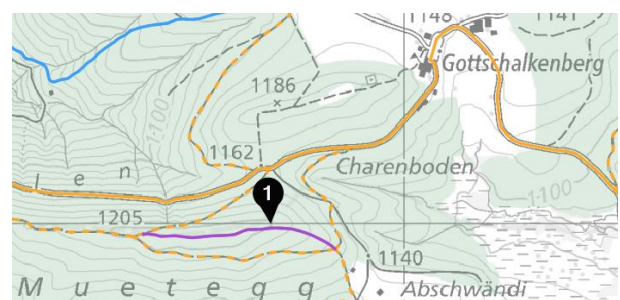


Abbildung 31: Oberägeri, Muetegg-Abschwändi

Die Bike-Route im Bereich der Wanderhütte Grümel (1, blau) wird auf den bestehenden Wanderweg (2, orange gestrichelt) verschoben. Dies aufgrund der Rückmeldung der Gemeinde Oberägeri sowie in Absprache mit der Grundeigentümerschaft. Die neue Führung nimmt damit Rücksicht auf die Bewirtschaftung der Landwirtschaftsfläche.

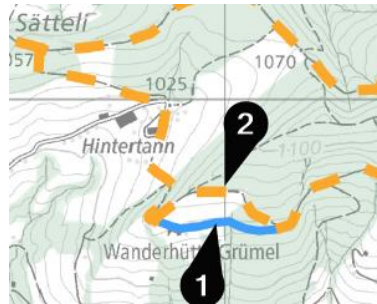


Abbildung 32: Oberägeri, Wanderhütte Grümel

Aufgrund der Rückmeldung der Gemeinde Oberägeri wird die Bike-Route zwischen Schneit und Oberägeri (1, blau) auf den bestehenden Wanderweg (2, orange gestrichelt, Gubelweg) verschoben. Die Bike-Route wird dadurch attraktiver und ergibt aus Netzsicht mehr Sinn.

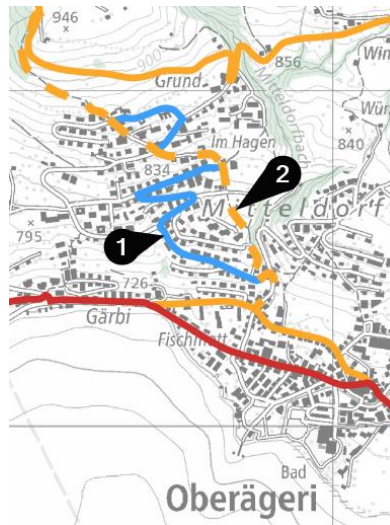


Abbildung 33: Oberägeri, Gubelweg

Die Bike-Route von Morgartenberg nach Tännlichrüz (1, blau) wird mit der Velo-Route östlich davon (2, orange) zusammengelegt, da es keinen Sinn ergibt, zwei Freizeitverbindungen parallel zu führen. Das dort vorhandene Fahrverbot für den motorisierten Verkehr dient dem Veloverkehr und spricht ebenfalls für diese Verbindung.



Abbildung 34: Oberägeri, Morgartenberg–Tännlichrüz

1.5.9 Gemeinde Menzingen

Anpassungen

Die Verbindungen Lorzentobel–Schmittli (1, orange), Unterägeri–Bolzli–Menzingen (2, orange) sowie Twärfallen–Innerblack–Gottschalkenberg–Raten (3, orange) werden neu dem Freizeitnetz zugeordnet.

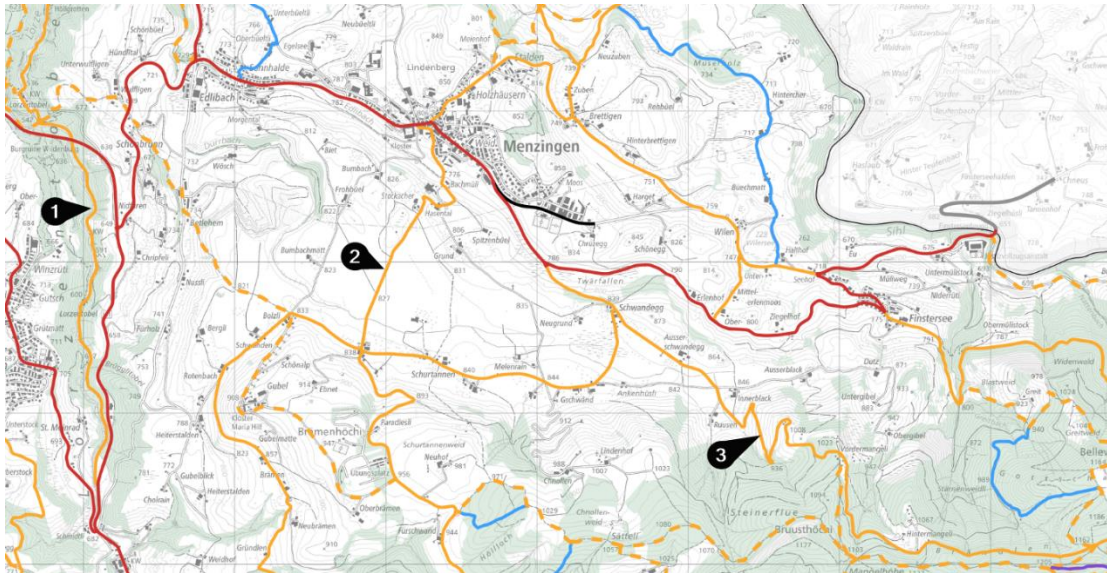


Abbildung 35: Gemeinde Menzingen

Die Bike-Routen Muserholz–Wilersee wird aus dem Freizeitnetz gestrichen (1, blau). Dies nach Beurteilung der Einwendungen diverser Grundeigentümerschaften (Beeinträchtigung Land- und Forstwirtschaft). Als Alternative dient die Velo-Routen via Brättigen (2, orange).

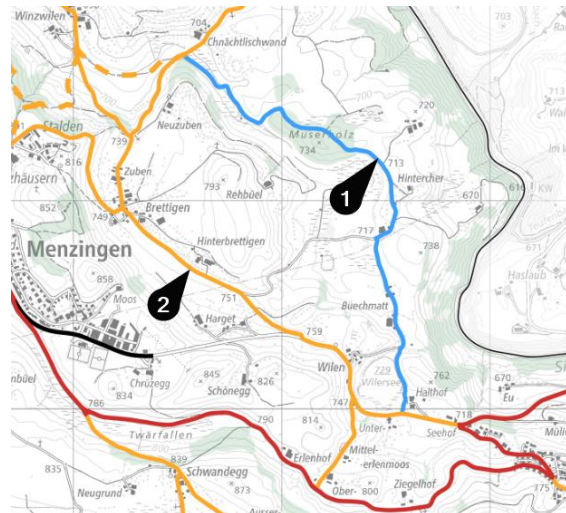


Abbildung 36: Menzingen, Muserholz–Wilersee

Die Bike-Routen Bitschachen wird aus dem Freizeitnetz gestrichen (1, blau). Dies nach Beurteilung der Einwendungen diverser Grundeigentümerschaften (Beeinträchtigung Wald und Wild). Als Alternative dient die Bike-Routen Bellevue–Greit (2, orange gestrichelt).



Abbildung 37: Menzingen, Bitschachen

Die Bike-Route Edlibach–Lüthärtigen–Hinterburg (1, blau) wird aus dem Freizeitnetz gestrichen. Dies nach Beurteilung der Einwendungen diverser Grundeigentümerschaften (Beeinträchtigung Landwirtschaft und Liegenschaften, Natur). Auch die Gemeinde Menzingen sowie die Gemeinde Neuheim sprachen sich gegen diese Bike-Route aus. Als Alternative dient die Alltagsverbindung entlang der Kantonsstrasse zwischen Edlibach und Neuheim (2, rot) oder die Bike-Route Stalden–Chälénwald–Blattwald (3, orange gestrichelt).

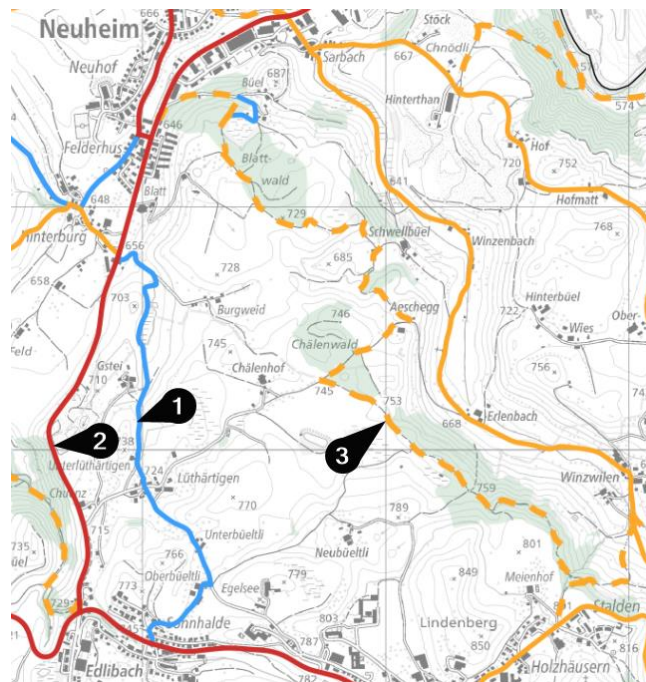


Abbildung 38: Menzingen, Edlibach–Lüthärtigen–Hinterburg

Die Bike-Route Schneitwald (1, blau) wird aus dem Freizeitnetz gestrichen und die Bike-Route Sätteli–Fürschwand (2, blau) an den Waldrand auf den bestehenden Wanderweg (3, orange gestrichelt) verlegt. Dies nach Beurteilung der Einwendungen diverser Grundeigentümerschaften (Beeinträchtigung Wald und Wild).

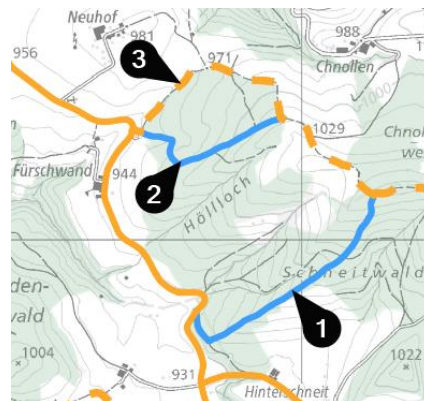


Abbildung 39: Menzingen, Schneitwald; Sätteli–Fürschwand

Nicht berücksichtigte Anliegen

Der von der Gemeinde Menzingen beantragten Fortsetzung des kantonalen Velowegnetzes entlang der Neudorfstrasse bis Kreuzegg (1, schwarz) wird nicht entsprochen. Dies, da die Erschliessung von Finstersee im Alltagsnetz nicht über die Neudorfstrasse, sondern via Schwandegg-/Twärfallenstrasse (2, rot) verläuft. Ab Kreuzegg ist keine Weiterführung des Velowegnetzes auf der Neudorfstrasse (Kantonsstrasse) vorgesehen. Ein zusammenhängendes Velowegnetz wäre daher nicht gewährleistet.



Abbildung 40: Menzingen, Menzingen–Finstersee

Die Gemeinde Menzingen betrachtet die Bike-Routen Wulfligen–Tobelbrücke (1, orange, Abbildung 41), Edlibach–Höllgrotten (2, orange, Abbildung 41) sowie Sihlmatt (1, orange, Abbildung 42) aufgrund von Treppenstufen, der Sicherheit und erhöhtem Unterhalt als ungeeignet. An diesen wird jedoch festgehalten, da diese für Bikende attraktiv und für ein funktionierendes Freizeitnetz im Raum Menzingen von Bedeutung sind. Diese Bike-Routen führen über bereits bestehende Wege.

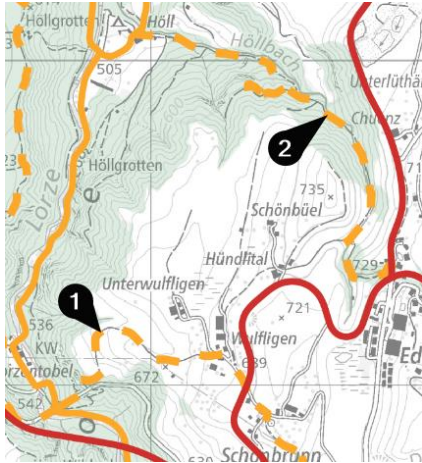


Abbildung 41: Menzingen, Edlibach



Abbildung 42: Menzingen, Sihlmatt

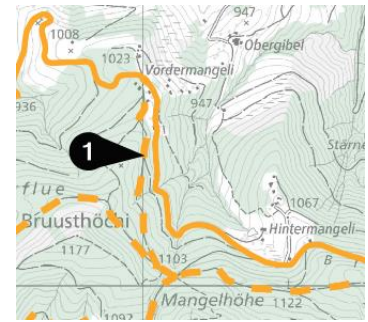


Abbildung 43: Menzingen, Mangelhöhe

Weitere Einwendungen von privaten Grundeigentümerschaften gingen gegen die Bike-Routen Mangelhöhe–Vordermangeli (1, orange gestrichelt in Abbildung 43), Sihlmatt (1, orange gestrichelt in Abbildung 42) sowie Stalden–Chälenwald–Blattwald (3, orange gestrichelt in Abbildung 38) ein. An diesen wird jedoch festgehalten, da diese attraktiv und für ein funktionierendes Freizeitnetz in Menzingen von Bedeutung sind. Diese Bike-Routen führen über bereits bestehende Wege und die Beeinträchtigungen der Grundeigentümerschaften sind gering.

1.5.10 Gemeinde Neuheim

Anpassungen

Rund 0,4 Kilometer (1, blau) des Alltagsnetzes werden an die Gemeinde Neuheim abgegeben. Die Dorfstrasse (2, rot) wird neu ins kantonale Alltagsnetz aufgenommen.

Die Neuheimer-/Baarerstrasse wird aus dem Alltagsnetz gestrichen (3, blau). In Anbetracht der knappen Platzverhältnisse sowie der anspruchsvollen Geologie ist die Realisierung einer Veloinfrastruktur auf dieser Verbindung zwischen Baar und Neuheim als zu teuer und nicht landschaftsverträglich machbar. Als Alternativen dienen die Alltagsverbindung via Sihlbrugg sowie die Freizeitverbindung Baar–Höll–Wiler–Hinterburg (4, orange). Letztere wird neu als Velo-Route statt Bike-Route aufgenommen. Um die Lücke im Freizeitnetz zu schliessen, führt die Bike-Route neu vom Güselrank nach Walterswil (5, orange gestrichelt, Abbildung 44).

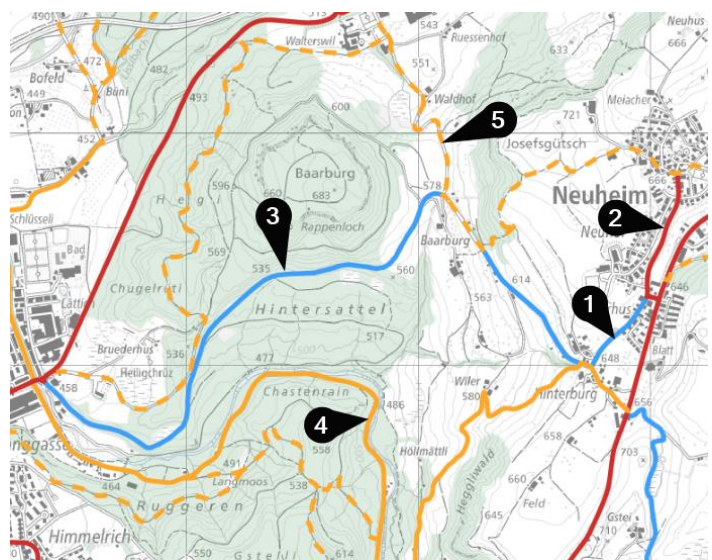


Abbildung 44: Neuheim, Neuheim–Baar

Die Bike-Route Tal–Sihlbrugg wird aus dem Freizeitnetz gestrichen (1, blau). Dies aufgrund der Einwendungen von Grundeigentümerschaften (Beeinträchtigung Landwirtschaft und Liegenschaften). Damit entsteht eine Lücke im Freizeitnetz. Hier liegt noch ein vertiefter Abklärungsbedarf vor. Das Vorhaben zur Prüfung einer Bike-Route zwischen Neuheim und Sihlbrugg wird neu in

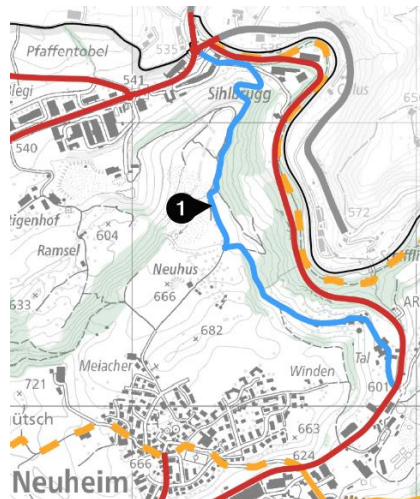


Abbildung 45: Neuheim, Tal–Sihlbrugg

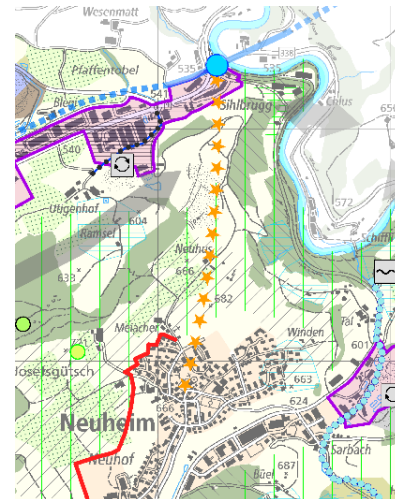


Abbildung 46: Neuheim–Sihlbrugg; Vorhaben im Richtplan (orange Sterne)

den Richtplan aufgenommen (M 4.9.2; Vorhaben Nr. 6, orange Sterne in Abbildung 46). Nach Klärung der definitiven Linienführung führt die Baudirektion das Velowegnetz für die Freizeit im Richtplan fort.

Nicht berücksichtigte Anliegen

Die Gemeinde Neuheim schätzt verschiedene Bike-Routen (Abbildung 47, 1–4, orange gestrichelt) aufgrund von Steilheit, Treppenstufen, Engnissen sowie Rückzugsgebiet für Wild als ungeeignet ein. Gegen zwei (3 und 4) gingen auch einzelne Einwendungen privater Grundeigentümerschaften ein. An diesen wird jedoch festgehalten, da diese attraktiv und für ein funktionierendes Freizeitnetz von Bedeutung sind. Diese Bike-Routen führen über bereits bestehende Wege und die Beeinträchtigungen der Grundeigentümerschaften sind gering. Im Bereich Rütiweid (5, blau = gestrichen, orange gestrichelt = neu) wird die Streckenführung gemäss Angabe der Gemeinde Neuheim geringfügig angepasst.

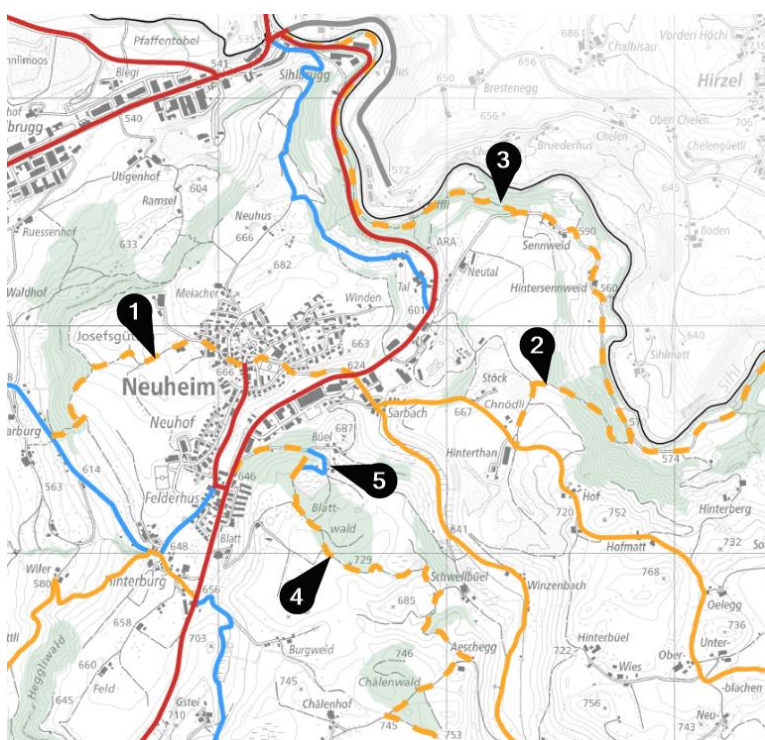


Abbildung 47: Neuheim, nicht berücksichtigte Anliegen

1.5.11 Gemeinde Walchwil

Anpassungen

Die Bike-Route im Bereich Hinterbalis (1, blau in Abbildung 48) wird auf den angrenzenden bestehenden Wanderweg (2, orange gestrichelt) verlegt. Dies aufgrund der Einwendungen der Grundeigentümerschaft (Hofdurchfahrt, Beeinträchtigung Landwirtschaft).

Die Lücke in der Bike-Route im Bereich Fiselstuden (1, violett, bestehender Weg, Abbildung 49) wird geschlossen.



Abbildung 48: Walchwil, Hinterbalis



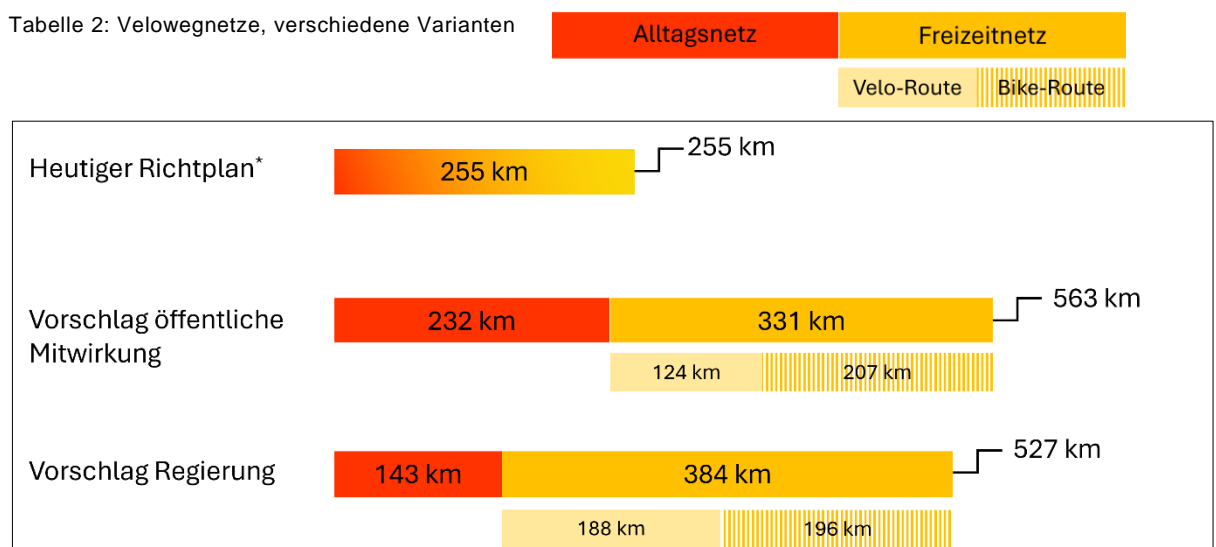
Abbildung 49: Walchwil, Fiselstuden

1.6 Aufbau des Velowegnetzes

Das kantonale Velowegnetz ist aus dem Alltagsnetz (rot) inklusive Velobahn (rot-weiss) sowie dem Freizeitnetz (orange) aufgebaut. Diese beiden Netze überlagern sich auf rund 50 Kilometern und bilden gemeinsam die Grundlage für die neue Teilkarte M 4.9 «Velowegnetz für den Alltag und die Freizeit», welche vom Kantonsrat zu beschliessen ist (Abbildung 50). Diese Karte umfasst 525 Kilometer Velowegnetz. Bei einer Überlagerung des Alltags- und des Freizeitnetzes wird jeweils das Alltagsnetz abgebildet.

Verschiedene Strecken gingen bei der Überarbeitung des Netzes an die Gemeinden. Weitere rund 60 Kilometer sind neu dem Freizeitnetz statt dem Alltagsnetz zugeordnet. Dies erklärt zu grossen Teilen die Abnahme beim Alltagsnetz respektive die Zunahme beim Freizeitnetz.

Tabelle 2: Velowegnetze, verschiedene Varianten



* Im heutigen Richtplan wird das Velostreckennetz nicht nach Alltags- und Freizeitnetz unterschieden.

1.7 Velowegnetz für den Alltag und die Freizeit (Teilkarte M 4.9)

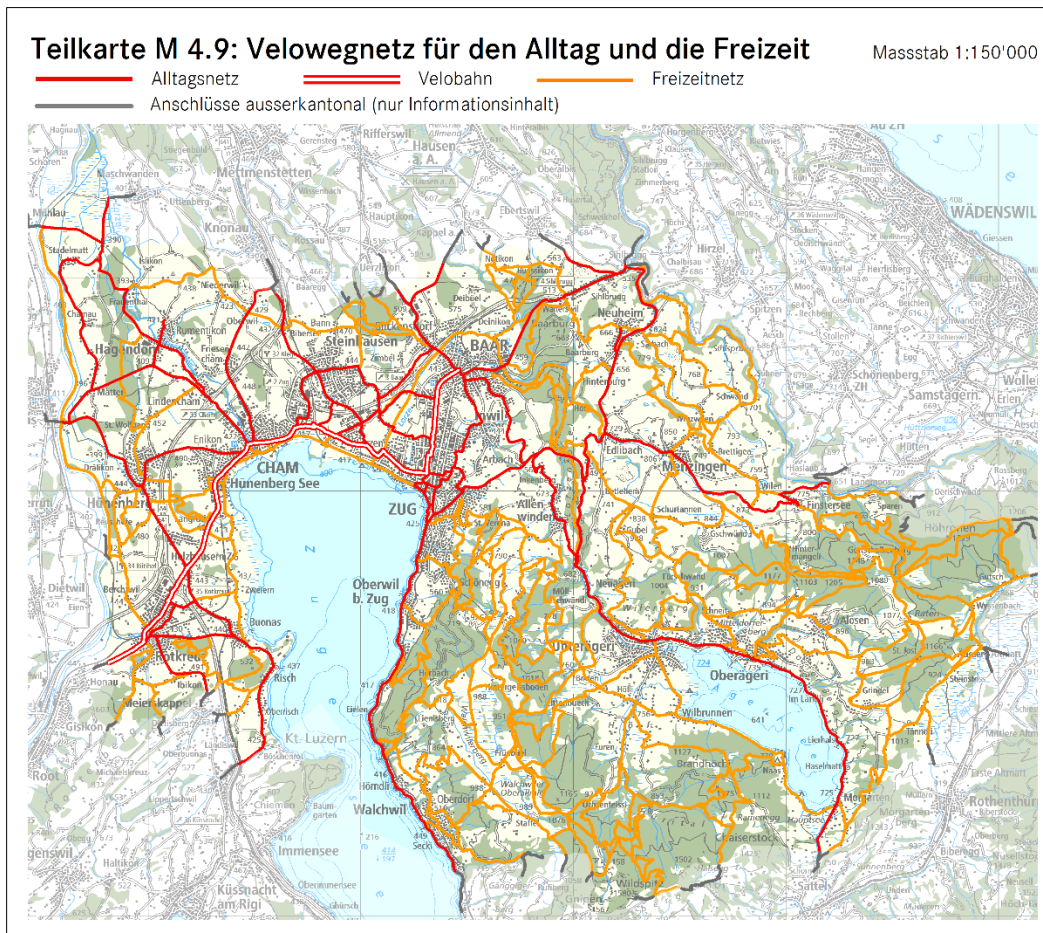


Abbildung 50: Teilkarte M 4.9 für den Beschluss durch den Kantonsrat (529 Kilometer)

1.8 Interessenabwägung und Antrag für die Richtplananpassung

1.8.1 Tangierte Interessen

Der Kantonsrat beschloss im Juni 2023 im kantonalen Richtplan die Planungsgrundsätze (M 4.1) sowie das Angebot (M 4.9) zum Veloverkehr. Demnach sorgen Kanton und Gemeinden für ein vollständiges, direktes und sicheres Velowegnetz, bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen und fördern die Velonutzung. Der Kantonsrat beauftragte den Regierungsrat, das Velowegnetz zu überarbeiten und in den kantonalen Richtplan zu integrieren.

Das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) verpflichtet die Kantone und Gemeinden zur Planung bis Ende 2027 und zur Umsetzung der Velowegnetze bis Ende 2042.

Am 1. Januar 2025 trat das revidierte Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Wald (EG Waldgesetz) in Kraft. Damit ist das Radfahren im Wald nur noch auf Waldstrassen sowie auf den im Richtplan bezeichneten Mountainbike-Routen erlaubt. Dies verlangt die Festsetzung von Bike-Routen im Wald im kantonalen Richtplan.

Die gesetzlichen Bestimmungen setzen den Rahmen für die Umsetzung. Diesen stehen zahlreiche weitere Interessen gegenüber. Vom Velowegnetz direkt betroffen sind hauptsächlich die Einwohnergemeinden sowie die Land- und Waldeigentümerschaft, auf deren Land Velo- oder Bikerouten zu liegen kommen. Weiter haben die Mountainbikenden, Wandernden und

Erholungssuchenden verschiedene Ansprüche. Auch die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes sind zu berücksichtigen. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Interessen gegeneinander abgewogen.

1.8.2 Interessenabwägung

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung brachten die Teilnehmenden verschiedenste – teils divergierende – Anliegen ein, welche nicht alle unter einen Hut gebracht werden können. Der Kanton prüfte die Eingaben und passte das Velowegnetz wo sinnvoll und möglich an oder suchte Alternativrouten. Das Amt für Raum und Verkehr suchte mit allen Gemeinden das Gespräch und diskutierte Anpassungen, dies insbesondere, da kantonale Velostrecken an die Gemeinden abgegeben werden. Auch mit Grundeigentümerschaften wurden 35 Gespräche zu den Bike-Routen geführt. Der Kanton ging teilweise auf die Begehren ein und strich Bike-Routen aus dem Freizeitnetz. Im Gegenzug konnte er in Zug, Ober- und Unterägeri einige zusätzliche Bike-Routen mit Zustimmung der Grundeigentümerschaften neu aufnehmen. Die Abstimmung zum Zuger Waldgesetz vom November 2024 hat gezeigt, dass die Zuger Bevölkerung das Biken in den Wäldern regeln will. Diesem Entscheid trägt der Eintrag im kantonalen Richtplan Rechnung.

Der überarbeitete Entwurf berücksichtigt die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes. Die Bike-Routen verlaufen ausschliesslich auf bestehenden Wegen: Damit werden die sensiblen Naturräume geschützt und die Waldfauna weniger gestört. Da grundsätzlich keine Ausbauten der Bike-Routen, sondern nur – wo nötig – lokale Anpassungen oder Entflechtungsmassnahmen vorgesehen sind, wird den Gebieten des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmälern (BLN) Rechnung getragen.

1.8.3 Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat empfiehlt die Anpassung zur Annahme.

→ Synopse Seite 2 ff «M 4.1 Handlungen» und «M 4.9 Kantonales Velowegnetz», rechte Spalte

1.9 Kosten

Gemäss dem Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) sind die erarbeiteten Pläne bis Ende 2042 umzusetzen.

1.9.1 Bauten für das Velowegnetz für den Alltag

Erste Studien von 2021 schätzten für das ursprüngliche Alltagsnetz (rund 232 Kilometer) die Ausbau- und Sanierungskosten auf rund 221 Millionen Franken. Mit der vorliegenden Überarbeitung wurde das Alltagsnetz von 232 Kilometern auf 143 Kilometer gekürzt. Die Kosten der etappenweisen Umsetzung des nun vorgeschlagenen Alltagsnetzes werden (linear gekürzt) auf rund 137 Millionen Franken geschätzt.

Diese Schätzung geht davon aus, dass das kantonale Alltagsnetz nach den gängigen Standards gebaut respektive ausgebaut wird. Dies ist aufgrund der räumlichen Einschränkungen nicht überall möglich. Dadurch reduzieren sich die Kosten. Weiter basiert diese Zahl auf groben Schätzungen.

Für die konkrete Planung und den Bau von Neu-, Um- und Ausbauten von kantonalen Velowegen unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat in separaten Vorlagen Kreditanträge.

In den genehmigten Agglomerationsprogrammen des Bundes der 1. bis 4. Generation sind bereits diverse umzusetzende Massnahmen enthalten. Für diese Projekte sprach der Bund Gelder in der Höhe von rund 28 Millionen Franken. Entsprechend verringern sich die Kosten für den Kanton.

1.9.2 Bauten für das Velowegnetz für die Freizeit

Für die Umsetzung des Velowegnetzes für die Freizeit inklusive der Bike-Routen entstehen verhältnismässig tiefe Infrastrukturkosten, weil sie auf bestehenden Strassen und Wegen verlaufen. Anders als beim Velowegnetz für den Alltag ergeben sich für die Velo-Routen keine besonderen Anforderungen an die Ausgestaltung der Linienführung, infolgedessen auch kaum Anpassungen an der Infrastruktur. Es ist nicht vorgesehen, spezielle Bike-Trails zu erstellen. Gewisse Infrastrukturkosten ergeben sich durch geringfügige Streckenoptimierungen (Bike-Befahrbarkeit) sowie für die zu erstellenden Entflechtungsmassnahmen von Wandernden und Bikenden. Allfällig notwendige Massnahmen sind gemeinsam mit den Waldeigentümerschaften und den kantonalen Fachämtern zu eruieren.

1.9.3 Unterhaltskosten für Kanton und Gemeinden für das kantonale Velowegnetz

Für den Kanton fallen praktisch keine zusätzlichen Kosten für den Betrieb und Unterhalt an. Das neue Freizeitnetz verläuft grossmehrheitlich nicht auf Kantonsstrassen. Beim Alltagsnetz entlang von Kantonsstrassen ändert sich nicht viel. Für die Gemeinden fallen zusätzliche Unterhaltskosten an, jedoch nur bei wenigen Strecken, bei welchen sie nicht schon bisher eine Unterhaltungspflicht wahrnahmen (z. B. Velo-Routen auf Privatstrassen oder Bike-Routen abseits von Wanderwegen). Neu fallen für den Kanton die Kosten für die Signalisation des kantonalen Freizeitnetzes an, in erster Linie für die Bike-Routen. Diese Kosten laufen über den normalen Budgetprozess und sind vom Kantonsrat zu beschliessen.

2 Parlamentarische Vorstösse

Im Rahmen dieses Berichts des Regierungsrats wird eine Motion zum Thema Velo- und Skating-Verbindung ins Sihltal, Vorlage Nr. 1693.1 – 12778, eingereicht am 13. Juni 2008, behandelt. Die Motion von Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter wurde an den Regierungsrat überwiesen und am 17. September 2009 im Kantonsrat für teilerheblich (betreffend Veloweg) erklärt. Die Antwort der Regierung enthielt mögliche Routen für Skating und Velo.

Im aktuellen Richtplan ist die kantonale Velostrecke auf der Blegistrasse eingezeichnet (Abbildung 51). Dannzumal wurde davon ausgegangen, dass die heute nicht durchgängige Blegistrasse (Erschliessungsstrasse; Lücke rund 500 Meter) von der Gemeinde Baar fertig gebaut wird. Diese Absicht besteht nicht mehr, da die Lage sehr peripher wäre und das Gebiet mit dem Velo schlechter erschlossen würde als heute.

Das überarbeitete Velowegnetz führt die kantonale Velostrecke entlang der Sihlbruggstrasse (Abbildung 52). Die dortige Lage ist für Velofahrende attraktiver für die Gebietserschliessung und direkter für die Durchfahrt. Der Ausbaustandard genügt den heutigen Anforderungen allerdings nicht. Eine durchgehend separate Veloführung wäre angezeigt.

Die Hauptgründe für die Verlegung sind einerseits die erschliessungstechnische Lage der Sihlbruggstrasse inmitten des Arbeitsgebiets gegenüber der peripheren Lage am nördlichen Siedlungsrand. Andererseits gibt es bis heute keine durchgehende Verbindung zwischen Büessikonstrasse und Blegistrasse. Die Strasse wäre noch zu erstellen.



Abbildung 51: Rechtsgültiger Richtplan: Kantonale Velostrecke nördlich von Sihlbrugg



Abbildung 52: Geplante Richtplananpassung: Alltagsnetz (rot) auf der Sihlbruggstrasse

Die Velo-Route (Freizeitnetz) soll neu ebenfalls durchgehend auf/entlang der Sihlbruggstrasse verlaufen.

Seit 2020 ist die Sihlbruggstrasse im Eigentum des Bundesamts für Strassen ASTRA und liegt im Nationalstrassenperimeter. Das ASTRA hat damit den Betrieb des Verkehrsmanagements und die Umsetzung von Projekten auf der Nationalstrasse übernommen. Das Amt für Raum und Verkehr hat dem Bund die vorhandenen Defizite aufgezeigt. Das ASTRA erstellte eine Schwachstellenanalyse für die gesamten Strassen über den Hirzel. Das Amt für Raum und Verkehr bleibt in der weiteren Bearbeitung informiert und involviert.

Aufgrund der geänderten Zuständigkeit für die Sihlbruggstrasse liegt es nicht mehr in den Händen des Kantons, die geforderten Ausbauten umzusetzen. Die kantonalen Fachämter setzen sich aber beim Bund für eine gute und tragfähige Lösung ein.

Der Regierungsrat beantragt, die Motion (Vorlage Nr. 1693.1 - 12778) als erledigt abzuschreiben.

3 Zeitplan

27. März 2025	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
11. April 2025	Kommissionssitzung
Mai/Juni 2025	Kommissionsbericht
Juli/August 2025	Kantonsrat, 1. Lesung

4 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 3886.2 - 18062 einzutreten und ihr zuzustimmen.
2. Die Motion von Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter betreffend Velo- und Skating-Verbindung ins Sihltal vom 13. Juni 2008, Vorlage Nr. 1693.1 - 12778, sei als erledigt abzuschreiben.

Zug, 25. Februar 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Synopse, Stand Januar 2025