

INTERPELLATION DER ALTERNATIVEN FRAKTION

BETREFFEND SICHERHEIT FÜR DIE VELOFAHRENDEN IM KANTON,
STAND DER VELOWEGPLANUNG UND SITUATION DER
VELOABSTELLPLÄTZE RUND UM DIE BAHNHÖFE
(VORLAGE NR. 1480.1 - 12189)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 6. MÄRZ 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Alternative Fraktion reichte am 19. September 2006 eine Interpellation mit Fragen zur Sicherheit für die Velofahrenden, zum Stand der Velowegplanung und zur Situation der Veloabstellplätze rund um die Bahnhöfe ein. Ausgehend von einem Bericht in der Neuen Zuger Zeitung vom 12. Juli 2006 sieht sich die Alternative Fraktion veranlasst, Auskunft über die aktuelle Velowegsituation im Kanton Zug zu verlangen. Ebenso ist es den Interpellanten ein Anliegen, dass die Öffentlichkeit über die Situation der Veloabstellplätze rund um die Bahnhöfe informiert wird. Das in der Neuen Zuger Zeitung erwähnte Beispiel zeige, dass das Velo vermehrt benutzt werde, wenn sichere Radwege zur Verfügung stünden. Die Interpellantin weist im Weiteren darauf hin, dass es auch volkswirtschaftlich überaus sinnvoll wäre, wenn der im aktuellen Strassenbaukredit 2004 - 2011 für Radwege reservierte Kredit von 16 Mio. Franken investiert werde. Damit könne die gesamte Infrastruktur des öffentlichen und des motorisierten Individualverkehrs entlastet werden, die Luft werde weniger belastet, das Velofahren diene der Gesundheit und Radwege würden einen hohen Sicherheitsgrad aufweisen.

Der Kantonsrat hat die Interpellation an der Sitzung vom 26. Oktober 2006 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

Die Interpellanten stellen sieben Fragen. Wir beleuchten nachfolgend die Ausgangslage und beantworten schliesslich die Fragen (siehe Vorlage Nr. 1480.1 - 12189).

A. Ausgangslage

Der Kantonsrat beschloss 1984 das kantonale Radstreckennetz mit einer Länge von ca. 200 km. Mit dem Beschluss des Teilrichtplans Verkehr im Juli 2002 und dessen Übernahme in den kantonalen Richtplan im Januar 2004 hat der Kantonsrat weitere Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs festgelegt. Das richtplanmässig festgesetzte kantonale Netz umfasst momentan ca. 250 km Radstrecken, wovon bis heute etwa die Hälfte baulich und signalisationsmässig umgesetzt ist. Es fehlen folglich noch ca. 125 km, von denen der weitaus grössere Teil (ca. 95 km) ohne bauliche Massnahmen bereitgestellt werden kann. In diesen Fällen mangelt es meist an den notwendigen rechtlichen Grundlagen (Fahrwegrechte), damit eine vollständige Signalisation als Radstrecke möglich ist. Das Programm für den Weiterausbau des kantonalen Radstreckennetzes wurde von der kantonalen Arbeitsgruppe Radstrecken unter der Leitung des Amtes für Raumplanung erstellt. Bis heute sind seit 1984 knapp 30 Mio. Franken in Radwege und Radstreifen investiert worden. Günstige topografische Bedingungen sowie die hohe Siedlungsdichte führten zu einem gut ausgebauten Radstreckennetz in der Lorzenebene und im Ennetsee. Im Jahre 2005 wurde der Kanton Zug für seine Bemühungen von der IG Velo Schweiz mit dem Prix Velo-Annerkennungspreis für wegweisende Veloinfrastruktur ausgezeichnet. Dieser anerkannte Preis ist jedoch kein Grund, auf Lorbeeren auszuruhen. Besser sind die noch vorhandenen Lücken im kantonalen Radstreckennetz systematisch, zielgerichtet und unter optimalem Einsatz der vorhandenen personellen und finanziellen Mittel zu schliessen.

B. Fragen der Interpellantin und Antworten des Regierungsrates

1. *Sind Velowege geplant, die bis Ende 2007 realisiert sein werden?*

Antwort:

Ja. Folgende Radstrecken, die sich zurzeit in Planung befinden, sollen (in Abhängigkeit der Planaufgaben sowie der Projekt- und Kreditgenehmigungen) bis Ende 2007 baulich fertiggestellt und für den Zweiradverkehr freigegeben werden (vgl. Abb. 1):

- a) Kantonale Radstrecke Nr. 1; Abschnitt Eielen - Lotenbach sowie Radwegquerung Walchwil und durchgehende Signalisation von Walchwil bis Zug
- b) Kantonale Radstrecke Nr. 2; Abschnitt Rotkreuz - Kantonsgrenze Honau (koordiniert mit dem Kanton Luzern, der gleichzeitig die Fortsetzung bis nach Honau/Gisikon umsetzt)

- c) Kantonale Radstrecke Nr. 29; Abschnitt Höllgrotten - Schmittli
- d) Kantonale Radstrecke Nr. 34; Abschnitt Stadtbahnhaltestelle Lindenpark - Industrie-/Grienbachstrasse
- e) Kantonale Radstrecke Nr. 38; Abschnitt Ägeristrasse zwischen Loreto- und Lüssirainstrasse

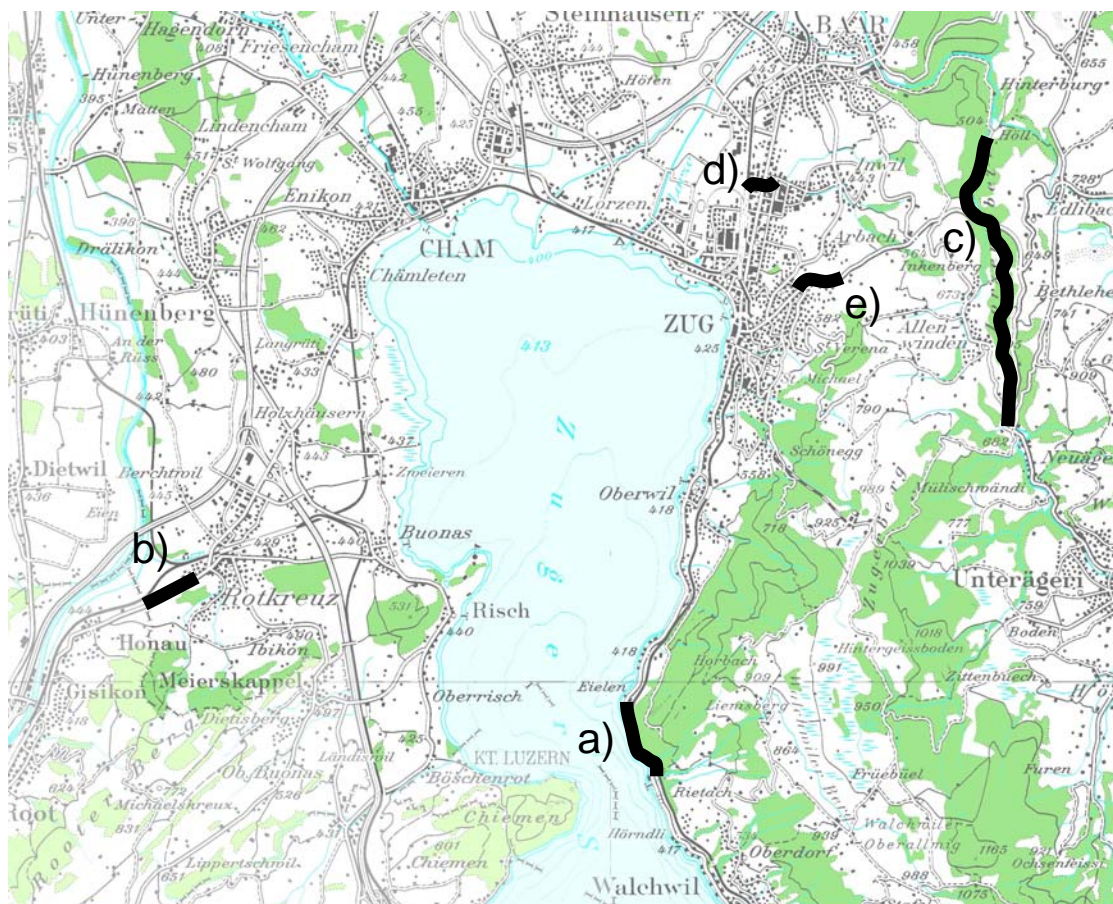


Abb. 1: Radstrecken, die bis 2007 fertiggestellt und für den Zweiradverkehr freigegeben werden

Ausserdem sind diverse Ergänzungen von Signalisationen auf bereits bestehenden öffentlichen Strassen und Wegen in Vorbereitung und sollen 2007/2008 fertiggestellt werden.

2. Welche Velowege, die nicht unmittelbar gebaut werden, befinden sich zusätzlich in Planung? Wie präsentiert sich der Planungsstand der acht Projekte in der ersten Priorität?

Antwort:

Die in der Interpellation erwähnten acht Projekte der ersten Priorität, wie sie in der Medienmitteilung der Baudirektion vom 8. November 2004 publiziert worden sind und

dem verwaltungsinternen Realisierungsprogramm Radstrecken 2004 entsprechen, weisen folgenden Planungsstand auf (vgl. Abb. 2):

Projekt	Planungsstand
1) Oberwil - Walchwil	Realisierung des Abschnittes Eielen - Lotenbach sowie Radwegquerung Walchwil und durchgehende Signalisation von Walchwil bis Zug werden 2007 abgeschlossen
2) Rotkreuz - Kantonsgrenze Honau	Umsetzung 2007 in Koordination mit dem Kanton Luzern für die Fortsetzung bis nach Honau/Gisikon
3) Inwil - Stadtbahnhaltestelle Lindenpark	Umsetzung der Verbindung zwischen der Stadtbahnhaltestelle Lindenpark und der Industrie-/Grienbachstrasse 2007
4) Verbindung Talgemeinden - Unterägeri und Lücke entlang Ägerisee	a) Höllgrotten - Schmittli: Umsetzung 2007 b) Lorzentobelbrücke - Schmittli: Vorprojekt im Frühjahr 2007 beim Regierungsrat zur Genehmigung, öffentliche Auflage 2007/08 und Realisierung frühestens ab 2008 in Etappen c) Ausbau der Radstrecke entlang Ägerisee: Vorprojekt im 2007 beim Regierungsrat zur Genehmigung
5) Steinhausen - Blickensdorf	Variantenvergleich und anzustrebende Linienführung gemäss kantonalem Richtplan in Überprüfung bis Frühling 2007
6) St. Wolfgang (Hünenberg) - Lindenham	Mit dem allfälligen Bau des Abschnittes C der Umfahrung Cham - Hünenberg und der damit verbundenen nachhaltigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ist die Notwendigkeit von zusätzlichen Massnahmen zu prüfen
7) Blickensdorf - Gulmmatt (Baar)	Sofortmassnahmen zur Verbesserung des Strassenquerschnittes werden 2007 umgesetzt; Massnahmen für Veloverkehr und Sanierung Knoten Gulmmatt in Prüfung
8) Oberwil (Cham) - Bibersee	a) Oberwil: Variantenstudium ist erfolgt; erste Massnahme getroffen (Geschwindigkeitsüberwachung), erneute Überprüfung / Erfolgskontrolle 2008 b) Bibersee: Massnahmen in Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Grindel - Bibersee

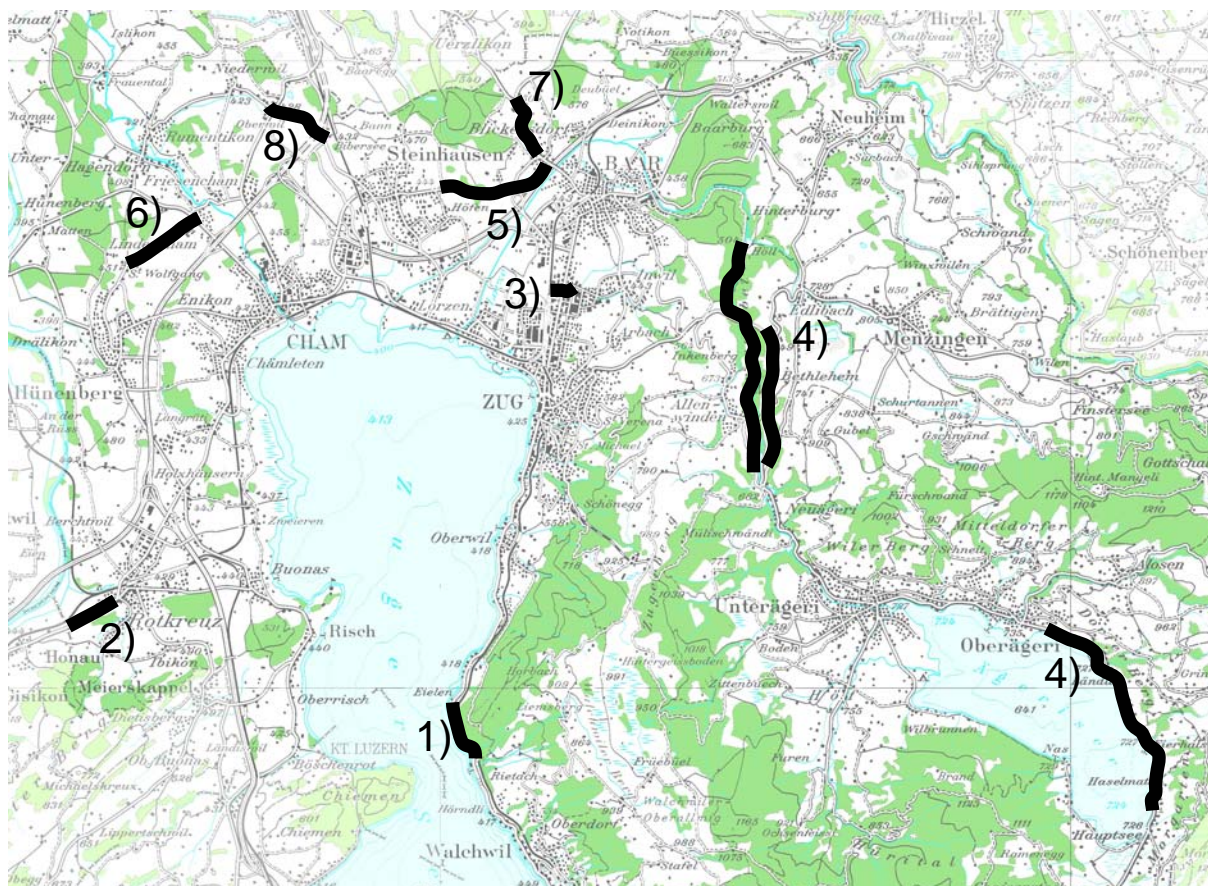


Abb. 2: Projekte in erster Priorität

Folgende Projekte befinden sich zusätzlich in Planung (vgl. Abb. 3):

- a) Kantonale Radstrecke Nr. 17; Ausbau der Radwegverbindung im Gebiet Bibersee in Zusammenhang mit der Umsetzung des Strassenprojektes Grindel - Bibersee
- b) Kantonale Radstrecke Nr. 29; Unterführung Brüggli; Machbarkeitsstudie abgeschlossen; Machbarkeit nachgewiesen
- c) Kantonale Radstrecke Nr. 31; in Zusammenhang mit dem Bau der Nordzufahrt 2007 - 2009 Ausbau der Feldstrasse sowie der Verbindung Feldstrasse - Äussere Güterstrasse
- d) Kantonale Radstrecke Nr. 35; Abschnitt südlich der Widenstrasse im Bereich der SBB-Unterführung: Projekt liegt vor, Realisierung abhängig von SBB (Sanierung Bahnüberführung)
- e) Kantonale Radstrecke Nr. 37; Ebertswilerstrasse; Planung wird im 2007 in Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung des Strassenzuges in Angriff genommen

- f) Kantonale Radstrecke Nr. 41; Sihlbrugg - Edlibach, Planung wird im 2007 in Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung des Strassenzuges in Angriff genommen.

Ausserdem sind in Zusammenhang mit der Umsetzung der Grossprojekte Tangente Neufeld, Umfahrung Cham - Hünenberg, Ausbau Autobahnanschluss Rotkreuz und 6-Spur-Ausbau der A4 im Bereich des Anschlusses Lindenham Verbesserungen der Sicherheit und des Komforts für den Zweiradfahrer vorgesehen.

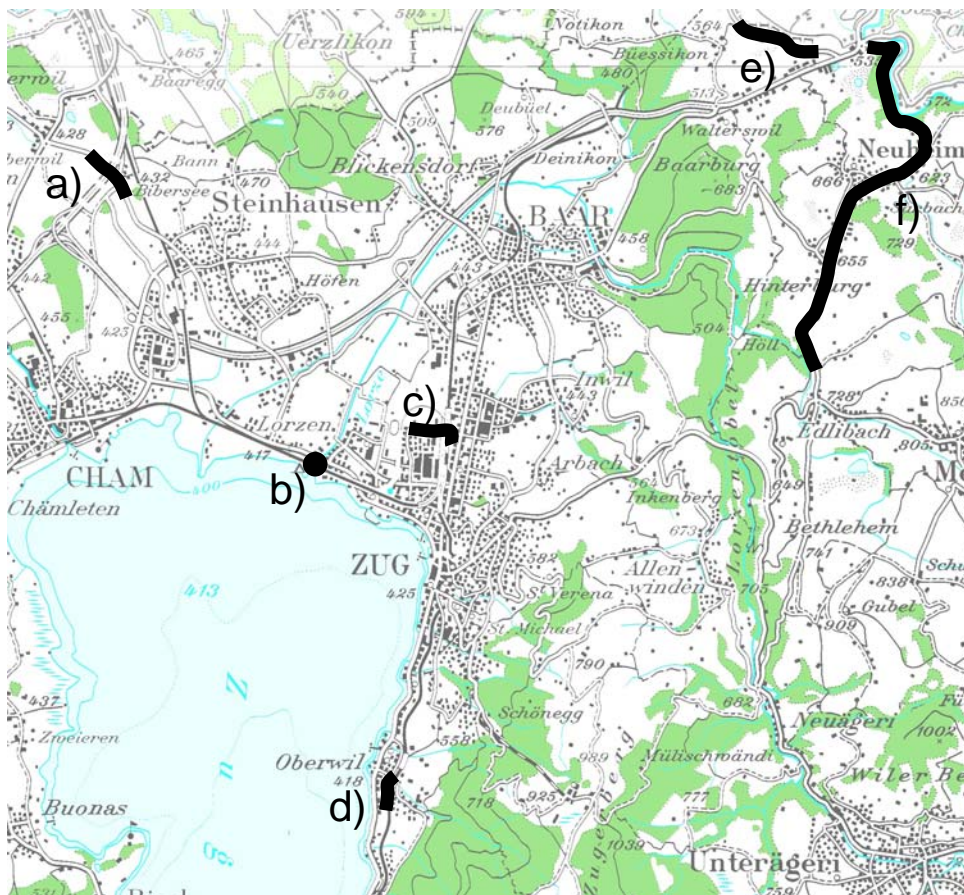


Abb. 3: Radstreckenausbauten im Planungsstadium

3. Die Velounterführung unter der Eisenbahnlinie beim Brüggli ist für Fahrräder schwierig passierbar, vor allem mit kleineren Kindern und Veloanhänger. Sie ist jedoch die einzige sichere Querung der Chamerstrasse im Gebiet Zug West. Sind hier Massnahmen vorgesehen? Wenn ja, welche?

Antwort:

Ja. Gemäss der bereits erstellten Machbarkeitsstudie ist ein Ersatz der Treppen durch Rampen vorgesehen. Als Variante ist zusätzlich eine Verbreiterung der bestehenden Unterführung vorgesehen. Die Machbarkeitsstudie wird im Frühjahr 2007 bei

Fachstellen und betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern in Vernehmlassung gegeben.



Abb. 4: Heutige Situation bei der Bahnunterführung Brüggli

4. *Die Parkiermöglichkeit für Velos rund um die Bahnhöfe und bei gewissen Stadtbahnhaltestellen ist prekär. Sieht der Kanton hier Handlungsbedarf um die Attraktivität von Park and Ride für Velos zu verbessern? Wenn ja, wie sieht er aus? Werden alle Stadtbahnhaltestellen an das kantonale Radwegnetz angeschlossen?*

Antwort:

Die Velozählung 2005 mit Erhebung der Belegung der Veloabstellplätze hat gezeigt, dass einzelne Veloabstellanlagen z.T. Auslastungen aufweisen, die über dem Angebot liegen. Fasst man sämtliche Veloabstellanlagen einer öV-Haltestelle oder eines Bahnhofes zusammen, wird jedoch das Angebot an keinem Standort von der Nachfrage übertroffen. Dies zeigt, dass Velofahrerinnen und Velofahrer grundsätzlich diejenigen Abstellplätze bevorzugen, die möglichst nahe am Ziel liegen (Haltestelle, Perronaufgang).

Der Regierungsrat anerkennt den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Attraktivität von Park and Ride für Velos. Gemäss § 9^{bis} des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 3. September 1987 (BGS 751.31) kann der Kanton Beiträge von bis 50 % an die Kosten der Errichtung und des Betriebes von Parkieranlagen, die dem Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr dienen, gewähren. In der bisherigen Praxis wurden solche Anlagen stets von den Gemeinden erstellt und vom Kanton mitfinanziert. Der Kanton ist von sich aus nicht mit Projekten für Veloabstellanlagen tätig geworden, sondern hat allenfalls den Anstoss zur Erstellung von solchen Anlagen gegeben. Dies soll auch weiterhin so gehandhabt werden. Ausgenommen davon

sind die Veloabstellanlagen bei den Stadtbahnhaltestellen, die jeweils in die Haltestellenprojekte integriert worden sind bzw. für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn aufgenommen werden.

Sämtliche bestehenden Stadtbahnhaltestellen sind heute schon entweder direkt an das kantonale Radstreckennetz angeschlossen oder liegen in unmittelbarer Nähe einer kantonalen Radstrecke. Auch sämtliche geplanten Stadtbahnhaltestellen liegen in kurzer Distanz zu einer kantonalen Radstrecke und können ab diesen direkt erschlossen werden. Im Rahmen der Projektierungsverfahren werden die Anbindungen künftiger neuer Stadtbahnhaltestellen an das Netz des Langsamverkehrs im Detail geprüft.

5. *Wie ist der Stand der geplanten Signalisationsänderungen und ist mit Widerstand von Eigentümern zu rechnen?*

Antwort:

Die Signalisationen von kantonalen Radstrecken werden laufend ergänzt und angepasst. Bis 2009 sollen sämtliche öffentlichen Strassen und Wege fertig signalisiert sein. Die Signalisation allein birgt kaum je Probleme. Dort, wo kantonale Radstrecken auf privaten Wegen und Strassen verlaufen, sind jedoch Durchfahrten mittels Öffentlicherklärung der Strasse oder des Weges oder mit Erwerb der entsprechenden Wegrechte zu sichern. Aufgrund bisheriger Erfahrungen ist dabei auch mit Widerstand privater Eigentümer zu rechnen. Die Baudirektion sucht mit diesen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern das Gespräch und führt Verhandlungen, um die Radstrecken umsetzen zu können.

6. *Welche Massnahmen sind zugunsten der Zweiradsicherheit und des Fahrkomforts geplant?*

Antwort:

Die Überprüfung und Umsetzung von Massnahmen zur Zweiradsicherheit und des Fahrkomforts gehören zu den ständigen Aufgaben der involvierten kantonalen Stellen. Massnahmen zugunsten der Zweiradsicherheit stehen an erster Stelle. Sämtliche Strassenbauvorhaben oder Sanierungen des Strassenraumes werden bezüglich Zweiradsicherheit überprüft und allenfalls angepasst. Insofern können sämtliche Projekte, die in den Fragen 1 bis 3 erwähnt worden sind, der Kategorie "Massnahme zur Verbesserung der Zweiradsicherheit" zugeschrieben werden. Dass aber auch dringende Projekte zugunsten eines verbesserten Fahrkomforts umgesetzt werden

sollen, zeigt das Beispiel des vorgesehenen Ausbaus der Bahnunterführung Brüggli (siehe Frage 3).

7. *Wird der Rahmenkredit von 16 Mio. Franken für sämtliche Vorhaben gemäss kantonalem Richtplan ausreichen, resp. wird in die Realisierung für die geplanten Vorhaben bis ins Jahr 2011 genügend investiert, dass der Rahmenkredit auch ausgeschöpft wird?*

Antwort:

Vom Rahmenkredit von 16 Mio. Franken für die Jahre 2004 - 2011 wurden bis zum heutigen Zeitpunkt ca. 3,7 Mio. Franken gebraucht. Mit den grösseren geplanten Vorhaben (siehe Antworten zu den Fragen 1 bis 3) dürfte der Rahmenkredit von 16 Mio. Franken bis 2011 ausreichen. Der effektive Finanzbedarf hängt davon ab, wie die Vorhaben vorankommen. Die Projektabläufe stehen in engem Zusammenhang mit den Verhandlungen mit den betroffenen privaten Grundeigentümern und können deshalb erst im Rahmen der Landverhandlungen und Einspracheverfahren definitiv festgelegt werden. Verschiedene Radwegprojekte sind ausserdem in das Agglomerationsprogramm des Kantons Zug eingebunden (siehe Kapitel P des kantonalen Richtplans). Allenfalls sind für diese Projekte auch Finanzierungshilfen des Bundes zu erwarten.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 6. März 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete Fr. 3'000.--.

300/mb