



**Interpellation von Ivo Egger und Zari Dzaferi
betreffend Förderung des Veloverkehrs für Arbeits- und Schulwege**

(Vorlage Nr. 2989.1 - 16101)

Antwort des Regierungsrats
vom 14. Januar 2020

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Ivo Egger und Zari Dzaferi, beide Baar, haben am 21. Juni 2019 die Interpellation betreffend Förderung des Veloverkehrs für Arbeits- und Schulwege (Vorlage Nr. 2989.1 - 16101) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 29. August 2019 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

A. Ausgangslage

Die Zuständigkeiten für Planung, Bau und Unterhalt bei kantonalen Radstrecken werden im Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) geregelt. Die Aufgaben sind wie folgt verteilt:

- Für die konzeptionelle Planung und Wegweisung des kantonalen Radstreckennetzes (gemäss Richtplankarte V 9) ist das Amt für Raum und Verkehr zuständig.
- Sowohl die entsprechende Projektierung und der Bau sämtlicher kantonalen Radstrecken als auch der bauliche und betriebliche Unterhalt auf und an Kantonsstrassen obliegt dem kantonalen Tiefbauamt.
- Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt von kantonalen Radstrecken abseits von Kantonsstrassen sind die Einwohnergemeinden verantwortlich.
- Nebst dem kantonalen Radstreckennetz gibt es auch Radstrecken der Einwohnergemeinden, bei welchen die Gemeinden für alle Aufgaben zuständig sind.

Gemäss kantonalem Richtplan, Richtplantext (BGS 711.31; V 9), besteht an der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs ein kantonales Interesse. Des Weiteren realisiert der Kanton Zug in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das in der Richtplankarte (BGS 711.32; V 9) festgesetzte Radstreckennetz etappenweise und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos. Das heute schon attraktive und teilweise dichte Radstreckennetz des Kantons Zug wird daher laufend weiter ausgebaut und verbessert. Die kantonalen Radstrecken bestehen aus Radwegen mit separaten, vom motorisierten Verkehr getrennt geführten Trassees, aus Radstreifen und aus Strassen für den gemischten Verkehr.

Der Kanton erarbeitet aktuell ein neues Mobilitätskonzept (Richtplanauftrag V 1.2), in dem er sich auch zum Langsamverkehr äussern wird. Es ist geplant, dieses Konzept bis Ende 2021 dem Kantonsrat vorzulegen. Der Regierungsrat seinerseits hat in seinem Legislaturprogramm Ziele zum Lebensraum festgelegt. Für die Jahre 2019 bis 2022 hat sich der Regierungsrat daher neben dem Mobilitätskonzept ab 2020 den Aufbau des Programms «Stadtlandschaft = Velolandchaft» zum Ziel gesetzt. Dieses Programm läuft bewusst parallel zum Mobilitätskonzept.

B. Beantwortung der Fragen

I. Zum Thema Ausbau und Sicherheit von Veloverkehr:

1. a) *Welche Verbesserungen für den Veloverkehr mit schon beschlossenen Strassenbauprojekten (Kantonsrat, Regierungsrat oder Baudirektion) sind geplant?*
- b) *In welchem Zeitraum sollen diese umgesetzt werden?*

Die Baudirektion bearbeitet derzeit die nachfolgenden beschlossenen Projekte. Die Kreditbewilligungsbeschlüsse für diese Projekte liegen vor:

- Kantonsstrasse L, Ägeristrasse, Abschnitt Margel–Talacher, Baar:
Das Strassenprojekt beinhaltet einen bergwärts führenden Radstreifen auf einer Länge von rund 1 350 m. Der entsprechende Kredit wurde vom Kantonsrat am 30. März 2017 gesprochen. Die Bauarbeiten laufen und werden im Frühling 2020 abgeschlossen.
- Radweg Nr. 30, Abschnitt Lorzenuferweg–Sonnackerstrasse, Baar:
Der notwendige Kredit für die Verbreiterung des Rad-/Fusswegs erfolgte am 9. Oktober 2019. Bis im Frühling 2020 sind die Arbeiten abgeschlossen.
- Kantonsstrasse P, Sihlbruggstrasse, Abschnitte Knoten Sand AG–Knoten Industrie und Knoten Industrie–Knoten Blatt, Neuheim:
Auf beiden obgenannten Abschnitten ist auf einer Länge von total 1 170 m ein bergwärts führender Radstreifen geplant. Der Kantonsrat hat die Kredite am 27. Juni 2019 und am 25. Oktober 2018 beschlossen. Die Realisierung ist im Jahr 2020 vorgesehen.
- Radweg Nr. 35, Unterführung Widenstrasse, Oberwil bei Zug:
Der Kredit für die leichte Anpassung der Linienführung und Verbreiterung des bestehenden Rad-/Fusswegs wurde am 26. April 2019 bewilligt. Die Realisierung erfolgt zusammen mit den SBB-Arbeiten Zugersee-Ost bis Ende 2020.
- Kantonsstrasse 381, Abschnitt Nidfuren–Schmittli, Menzingen/Baar:
Mit Beschluss vom 2. März 2017 hat der Kantonsrat den Kredit bewilligt und dem beidseitigen Bau von Radstreifen auf einer Länge von rund 2 400 m zugestimmt. Die Umsetzung samt Vorarbeiten erfolgt in den Jahren 2021 bis 2023;
- Ausbau der Unterführung beim Brüggli in Zug.

Im Jahr 2019 konnte die Baudirektion drei Radwegausbauten umsetzen. Es handelte sich dabei um folgende Abschnitte:

- Die Schliessung der Lücken bei der Radwegverbindung Nr. 52 von Menzingen nach Unterägeri erfolgte Anfang November 2019.
- Im Gebiet Lüssi/Göbli in den Gemeinden Baar und Zug wurde der bestehende Rad-/Fussweg umgelegt und verbreitert.
- Auf der Blickensdorferstrasse im Gebiet Bachtalen in Baar konnte ein bergwärts führender Radstreifen erstellt werden.

Weitere Radwegprojekte, die meistens in Verbindung mit Strassensanierungen erfolgen, befinden sich in Vorabklärung oder Projektierung. Die hierzu notwendigen Realisierungsbeschlüsse sind jedoch noch ausstehend.

2. *Wie sieht der Regierungsrat die Zukunft von aktuell bestehenden (gemischten Fussgänger- und) Radstreifen, dies insbesondere mit dem vermehrten Aufkommen von motorisierten Gefährten (E-Bikes, E-Trottis, Segways usw.), die auf diesen Streifen ebenfalls verkehren?*

Gemäss Art. 43 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) ist das Trottoir den Fussgängerinnen und Fussgängern und der Radweg den Radfahrenden vorbehalten. Der Bundesrat kann jedoch Ausnahmen vorsehen. Gemäss aktuell geltendem Recht müssen E-Bikes, E-Trottis sowie Segways vorhandene Radstreifen, Radwege und gemeinsame Rad- und Fusswege benutzen. Die Benutzung von Fusswegen mit der Zusatztafel «Velo gestattet» ist für diese Fahrzeugtypen ebenfalls gestattet – nicht jedoch für schnelle E-Bikes, bei welchen die Tretunterstützung bis über 25 km/h wirkt. Die schnellen E-Bikes dürfen die Fusswege mit der Zusatztafel «Velo gestattet» nur mit ausgeschaltetem Motor befahren. Fussgängerinnen und Fussgänger wiederum dürfen Radwege benutzen, wo Trottoirs und Fusswege fehlen. Insgesamt führt dies zur heutigen Situation, wo sich viele Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos und andere Zweiradfahrzeuge auf denselben Verkehrsflächen fortbewegen. Gesetzesrevisionen, welche eine andere Zuteilung der zu nutzenden Verkehrsflächen zum Ziel haben, sind aktuell nicht im Gang. Währenddem die Trennung von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velos/E-Bikes etc. mit separaten Infrastrukturanlagen lösbar ist, dürfte sich eine Trennung von E-Bikes, E-Trottis, Segways etc. und Velos jedoch ohne zukünftige Gesetzesanpassungen (selbst mit zusätzlichen oder erweiterten Veloinfrastrukturen) als schwierig erweisen. Demgegenüber sind derzeit in der Schweiz diverse neuartige elektrisch angetriebene Trendfahrzeuge (z. B. Hoverboards) ausschliesslich auf privatem Grund – somit weder auf Trottoirs noch auf Radwegen – zugelassen.

3. a) *Wie sehen die Unfallzahlen bei den Velofahrern in den letzten Jahren aus?*

Nach einer Zunahme von 104 Unfällen im Jahr 2016 auf 110 Unfälle im Jahr 2017 ergab die Auswertung der Unfallstatistik der polizeilich erfassten Unfälle mit Beteiligung von Fahrrädern im Jahr 2018 im Kanton Zug eine Abnahme auf 95 Unfälle. Dabei gab es 90 Verletzte und einen Unfall mit Todesfolge (ohne Dritteinwirkung). In den 95 Unfällen waren zwölf «langsame» E-Bikes und zwei «schnelle» E-Bikes involviert. Betrachtet man die Unfallursachen, handelt es sich bei rund 55 Prozent um Selbstunfälle. Rund zwei Drittel der Unfälle erfolgten innerorts. Eigentliche Unfallschwerpunkte konnten im Jahr 2018 keine lokalisiert werden. Rund ein Viertel der Unfälle erfolgten zudem nachmittags zwischen 14 und 16 Uhr – ohne eindeutige Häufung eines Wochentags.

- b) *Welche Entwicklungstendenz gibt's über die Jahre?*

Betrachtet man die Unfallstatistiken der polizeilich erfassten Unfälle mit Beteiligung von Velos der letzten 18 Jahre, kann man feststellen, dass die Anzahl Unfälle mit Beteiligung von Fahrrädern im Kanton Zug von 2001 von 59 auf 119 im Jahr 2015 anstieg. Zwischen 2015 und 2018 nahm die Zahl der Unfälle wieder leicht ab. In den Jahren 2016 bis 2018 kam es im Durchschnitt pro Jahr zu 103 Unfällen. Betrachtet man die letzten fünf Jahre, scheinen die Unfallzahlen auf einem Niveau um rund 110 Ereignisse zu stagnieren. Eine aussagekräftige Tendenz ist jedoch nicht erkennbar, insbesondere auch deshalb nicht, weil keine Statistik über nicht polizeilich erfasste Unfälle vorliegt.

Die Auswertung und Hochrechnung der Velozählung 2017 auf den Korridoren zwischen der Stadt Zug und Cham sowie Steinhausen, Baar und Walchwil ergab zwischen 2011 und 2017

einen Anstieg an Velofahrenden von rund 25 Prozent. Im gleichen Zeitraum nahm die Anzahl Velounfälle auf Kantonsgebiet um rund 20 Prozent zu.

4. a) *Wie werden Schwachstellen im Velonetz eruiert?*

Wichtige Indikatoren zur Feststellung von Schwachstellen bietet die Auswertung der oben erwähnten jährlichen Unfallstatistiken über das ganze Kantonsgebiet.

Bei jedem kantonalen Strassensanierungsprojekt werden die entsprechenden baulichen und signalisationstechnischen Massnahmen zur Verbesserung für Radfahrende geprüft und allenfalls umgesetzt.

Verwaltungsintern finden zudem vierteljährliche Sitzungen der Arbeitsgruppe Radstrecke mit Vertretern des Amts für Raum und Verkehr, des Tiefbauamts, der Zuger Polizei sowie der Abteilung Sicherheit und Verkehr der Stadt Zug statt. Hierbei erfolgt eine Koordination der aktuellen kantonalen und städtischen Projekte sowie eine Klärung des Handlungsbedarfs bei bestehenden Situationen. Zudem findet ein Austausch zu aktuellen Themen, namentlich auch zum Thema «neuartige elektrische Gefährte» statt.

Regelmässig erfolgen Meldungen via Velophon der Pro Velo Zug sowie direkt an die Verwaltung von Velofahrenden und von den Zuger Einwohnergemeinden mit Hinweisen zum Veloverkehr bzw. zu Schwachstellen im Radwegnetz. Zudem besteht eine jährliche Besprechung mit Pro Velo Zug sowie ein dauernder gegenseitiger Informationsaustausch, um entsprechende Anliegen aus der Sicht der Benutzerinnen und Benutzer einfließen zu lassen. Die Stiftung SchweizMobil erstellt ausserdem bei Qualitätskontrollen ihres Velo- und Bikeroutennetzes (im Kanton Zug: Routen 9, 22, 51, 77, 94, 99 und 969) sogenannte Unterhalts-Protokolle mit Anträgen zur Wegweisung oder Mängelbehebung. Alle diese Anliegen werden geprüft und gegebenenfalls weiterbearbeitet.

b) *Was hält die Regierung von partizipativer Beteiligung der Bevölkerung an der kontinuierlichen Verbesserung (z. B. via Bikeable)?*

Die Regierung begrüsst die aktive Beteiligung der Bevölkerung an der kontinuierlichen Verbesserung des Velonetzes. Direkte Rückmeldungen von Velofahrenden werden als wertvolle Hinweise zum Ausbaustandard, Signalisationen, Zustand oder Unterhalt etc. entgegengenommen und bearbeitet. Das Instrument www.provelozug.ch/velophone ist als frei zugängliches Meldesystem bereits heute im Einsatz. Die Meldungen laufen auf kurzen Wegen an die zuständigen Stellen der Verwaltung. Bei der frei zugänglichen Internetplattform www.bikeable.ch können verortete Hinweise (Kartenansicht) gemacht und von weiteren Nutzerinnen und Nutzern eingesehen und auch kommentiert werden. Der Regierungsrat ist gerne bereit dafür, sachdienliche Hinweise aus verschiedenen Kanälen entgegenzunehmen, zu prüfen und gegebenenfalls in seine Veloinfrastrukturplanung einfließen zu lassen.

II. Zum Thema Velo und Berufs- und Schülerverkehr:

1. a) *Welchen konkreten Stellenwert wird das Velo im zukünftigen Mobilitätskonzept für das Zurücklegen von Arbeitswegen erhalten?*

Der Kanton erarbeitet aktuell ein neues Mobilitätskonzept (Richtplanauftrag V 1.2), das auch entsprechende Aussagen zum Veloverkehr enthalten wird. Das Mobilitätskonzept wird in vier

Phasen erarbeitet. In der Phase 1 wurden die Grundlagen erarbeitet. In der Phase 2 fand ein erster Workshop mit den Gemeinden und kantonalen Behörden statt. Zusätzlich wurden Gespräche mit Expertinnen und Experten durchgeführt. Gestützt auf diese Grundlagen berät der Regierungsrat Anfang 2020 einen ersten Rohling des Mobilitätskonzepts. Schliesslich gibt er den Rohling frei für die Phase 3. Dabei soll der Rohling bei einem erweiterten Personenkreis in die Mitwirkung. Zu dieser Mitwirkung gehören auch Workshops mit einer grösseren Anzahl Beteiligter (Parteien und Gemeinden resp. kantonale Fachstellen / Wirtschaft / Bund / Nachbarkantone). Das Resultat dieser Workshops wird das eigentliche Mobilitätskonzept sein. Schliesslich ist geplant, dieses Konzept bis Ende 2021 dem Kantonsrat als Richtplananpassung vorzulegen.

b) Welches Konzept hat der Regierungsrat, um den Anteil des Veloverkehrs am Berufs- und Schülerverkehr zu erhöhen?

Für die Jahre 2019 bis 2022 hat sich der Regierungsrat den Aufbau des Programms «Stadtlandschaft = Velolandschaft» zum Ziel gesetzt. Im Rahmen eines Pilotprojekts «Veloland Stadtlandschaft Zug» strebt er eine Zusammenarbeit zwischen dem Bundesamt für Strassen ASTRA und dem Kanton Zug an. Dabei sollen u. a. auch weitere Möglichkeiten zur Förderung des Veloverkehrs untersucht werden. Das Pilotprojekt «Veloland Stadtlandschaft Zug» soll den heutigen Veloverkehr analysieren und Massnahmen zur Verbesserung mit folgender Zielsetzung umfassen:

- den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen;
- die Sicherheit und die Attraktivität des Veloverkehrs steigern;
- den Veloverkehr generell unter dem Aspekt der Gesundheit und des Umweltschutzes fördern.

Die Ausarbeitung eines entsprechenden Berichts startet im 2020. Erste Ergebnisse mit Massnahmen sollen im Jahr 2021 vorliegen.

Zudem leisten die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren der Zuger Polizei umfangreiche und wirkungsvolle Präventionsarbeit an den Zuger Schulen. Sie diskutieren mit Schülerinnen und Schülern vom Kindergarten bis zur Oberstufe altersgerechte Themen, namentlich sicheres Überqueren der Strassen, Velofahren, neue Mobilitätsformen, Unfallprävention etc. Auf das Velofahren wird der Fokus ab der zweiten bis zur fünften Primarschulklasse gelegt und mit der «Veloprüfung» komplettiert. Nebst dem fahrerischen Können und dem richtigen Verhalten im Strassenverkehr soll auch die Freude am Velofahren geweckt und gefördert werden. Sensibilisiert werden die Schülerinnen und Schüler auch bezüglich der Verwendung passender Ausrüstung und intakter Velos, nicht zuletzt um «Elterntaxis» zu vermeiden. Insgesamt werden so künftige Berufspendlerinnen und -pendler schon früh mit dem Velofahren vertraut gemacht. Des Weiteren unterstützt die Zuger Polizei ebenfalls interkantonale Schwerpunktaktionen, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

2. a) Welche besonderen Schwachstellen im Velonetz des Kantons Zug sieht der Regierungsrat, die dem Pendeln mit dem Velo entstehen?

Der Regierungsrat sieht für die Pendlerinnen und Pendler im kantonalen Velonetz namentlich in den Zuger Talgemeinden keine besonderen Schwachstellen. Einzig die Verbindungen nach Walchwil sowie in die Zuger Berggemeinden weisen gewisse Defizite auf. Es fehlen teilweise durchgehende Veloinfrastrukturen oder es gibt einige Mischverkehrsstrecken. Zudem wirken

sich bisweilen auch topografische Gegebenheiten negativ auf die Attraktivität dieser Verbindungstrecken aus.

b) Wie möchte er diese Schwachstellen beseitigen (Massnahmen, Mittel, zeitlicher Horizont)?

Die Liste der Bauvorhaben gemäss Antwort zu den Fragen I. 1a/b verdeutlicht, welche Projekte derzeit geplant sind. Darüber hinaus erwarten wir aus dem Projekt «Veloland Stadtlandschaft Zug» ergänzende Verbesserungsvorschläge, welche helfen, den Veloverkehr noch attraktiver zu gestalten.

3. a) Wie möchte der Regierungsrat velofreundliche Betriebe unterstützen? Welche konkreten Massnahmen sind geplant (Fördermassnahmen / Rahmenbedingungen / Anreizsystem)?

Dafür gibt es keine gesetzlichen Grundlagen. Trotzdem bieten verschiedene Firmen verbesserte Möglichkeiten (Leihvelos, Garderoben, Duschen etc.) für Velopendelnde freiwillig an. Der Aufbau des Programms «Stadtlandschaft = Velolandschaft» ab 2020 läuft parallel zum Mobilitätskonzept. Dieses Programm soll auch konkrete Fördermassnahmen und Anreize für Firmen prüfen.

b) Wie fördert der Kanton Zug die Velonutzung seiner Arbeitnehmer/innen?

Rund zwei Drittel der Mitarbeitenden des Kantons Zug pendeln heute schon mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder per Velo zur Arbeit. Zudem besitzen 80 Prozent ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Dieses erfreuliche Ergebnis ergab eine Umfrage bei allen kantonalen Mitarbeitenden vor wenigen Jahren.

Um weitere Mitarbeitende zum Umsteigen auf das Velo zu bewegen, stellt der Kanton bereits heute eine attraktive Infrastruktur an diversen Verwaltungsstandorten zur Verfügung. Es gibt Veloparkplätze und Duschen. Insbesondere beim Standort An der Aa (Aabachstrasse 1, 3 und 5 und An der Aa 2, 4 und 6) werden auch Velogaragen (inkl. Pumpstation und Ladegelegenheit für E-Bikes), Garderoben und Duschen angeboten. Des Weiteren stehen vielerorts Dienstvelos/E-Bikes samt Regenschutz und Helm unentgeltlich zur Verfügung.

4. Welche Massnahmen im Sinne der Velo- und Gesundheitsförderung sollten nach Meinung des Regierungsrats die Betriebe (ab einer bestimmten Grösse) ergreifen (z. B. Bereitstellen gedeckter Abstellplätze, Ladestationen für Elektrovelos, Verteuern von Parkplätzen für Nahpendler)?

Gedekte Abstellplätze, Leihvelos, Garderoben, Duschen etc. für Velopendelnde bieten bereits heute verschiedene Firmen an. Verschiedene Firmen stellen ihren Mitarbeitenden nicht mehr flächendeckend Autoparkplätze zur Verfügung.

Grössere Überbauungen werden bisweilen abweichend von der Regelbauweise im Rahmen von Bebauungsplänen erstellt, sofern sie Vorteile für das Siedlungsbild und die Gestaltung der Umgebung erzielen. Dabei können in Bezug auf die Anzahl, die Lage, die Ausstattung von Veloabstellplätzen Vorgaben gemacht werden. Diesbezüglich sind die VSS-Normen 40065 (Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen) und 40066 (Parkieren; Projektierung von Veloparkieranlagen) sowie die gemeindlichen Vorschriften massgebend.

Im angestrebten Pilotprojekt «Veloland Stadtlandschaft Zug» sollen weitere Möglichkeiten zur Förderung des Veloverkehrs sowohl für Betriebe als auch gesamtheitlich aufgezeigt werden.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 14. Januar 2020

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Stephan Schleiss

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart