

ZWEI PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE BETR. VELOWEGE IM ÄGERITAL

A. MOTION VON ÄGERER FDP-KANTONSRÄTEN
BETREFFEND VELOWEG UM DEN ÄGERISEE

B. MOTION CHRISTOPH HOHLER
BETREFFEND RADSTRECKEN INS ÄGERITAL

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES
VOM 5. NOVEMBER 1996

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Mai 1995 haben vier FDP-Kantonsräte aus Unter- und Oberägeri die folgende **Motion** eingereicht (Vorlage Nr. 254.1 - 8630):

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament einen konkreten Vorschlag für die Verwirklichung einer offiziellen Radstrecke um den Ägerisee zu unterbreiten. Dabei soll insbesondere auch geprüft werden, ob das Trottoir Unterägeri - Oberägeri - Morgarten (entlang der Kantonsstrasse 128 b, nach neuem Strassengesetz 381 b) ausserorts als gemeinsamer Rad- und Fussweg signalisiert werden kann.

In der Begründung führen die Motionäre an, dass zusehends mehr Personen, vor allem auch Familien mit Kindern, um den Ägerisee unterwegs seien. Im Vordergrund stehe dabei eine einfache, kostengünstige, verkehrssichere und familienfreundliche Variante, indem das durchgehende Trottoir entlang der Kantonsstrasse zwischen Ober- und Unterägeri als gemeinsamer Rad- und Fussweg signalisiert werden solle. - Am 1. Juni 1995 hat der Kantonsrat die Motion zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen.

Am 7. August 1995 hat Kantonsrat Christoph Hohler, Unterägeri, zusammen mit vier Mitunterzeichnern in einer **Motion** folgendes Begehren gestellt (Vorlage Nr. 282.1 - 8690):

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen konkreten Vorschlag für die Realisierung der im Teilrichtplan der Radstrecken vorgesehenen Radstrecken von den Talgemeinden ins Ägerital zu unterbreiten.

Die Motionäre begründen ihr Begehren damit, dass seit Erlass des Richtplanes der Radstrecken im Jahre 1984 die Radstrecken in den Talgemeinden weitgehend realisiert seien, während die Radverbindungen ins Ägerital noch nicht einmal in Angriff genommen worden seien, obgleich die Nachfrage nach Radstrecken und das Bedürfnis nach einer sicheren Radwegverbindung ins Tal stark angestiegen seien. Falls es sich im Zuge der Planung erweise, dass topographische Schwierigkeiten nicht mit vernünftigen Aufwendungen gelöst werden könnten, seien weitere Varianten (beispielsweise Radstrecke via Allendwinden/St. Verena) zu prüfen und entsprechende Vorschläge zu unterbreiten. - Am 31. August 1995 hat der Kantonsrat die Motion zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen.

Da beide Vorstösse Radstrecken im Ägerital betreffen, erscheint es uns angezeigt, diese in der nachstehenden Berichtserstattung und Antragstellung gemeinsam zu behandeln. - Unsere Ausführungen gliedern wir wie folgt:

1. AUSGANGSLAGE
2. DIE KANTONALEN RADSTRECKEN VON DEN TALGEMEINDEN INS ÄGERITAL
 - 2.1 Radstrecke Baar - Lorzentobel - Schmittli
 (Radstrecke Nr. 29)
 - 2.2 Radstrecke Zug - Unterägeri - Oberägeri - Sattel
 (Radstrecke Nr. 38)
 - 2.2.1 Ausgangslage
 - 2.2.2 Konzept und Kostenschätzungen
 - 2.2.3 Prioritäten

3. DIE RADSTRECKE UM DEN ÄGERISEE
 - 3.1 Abschnitt Unterägeri - Oberägeri - Morgarten
 - 3.2 Abschnitt Morgarten - Nas - Wilbrunnen - Unterägeri
4. VERNEHMLASSUNG
5. ZUSAMMENFASSUNG UND ANTRAG

1. AUSGANGSLAGE

Seit dem Erlass des Gesetzes über die Radstrecken mit Teilrichtplan über die Radstrecken am 28. Juni 1984 ist vom rund 200 km umfassenden Netz etwas mehr als die Hälfte realisiert. Dabei konzentrierte sich die Verwirklichung des Richtplanes auf die bevölkerungsreiche Lorzenebene und den Ennetsee. Günstige Topographie, ein bestehendes, dichtes Netz an guten Strassen und Wegen, eine grosse Nachfrage, das vorteilhafte Kosten-Nutzen-Verhältnis (Realisierung von Radstrecken im Zusammenhang mit grösseren Projekten) förderten den Aufbau eines Radstreckennetzes (vgl. Interpellation Christoph Hohler betreffend Radstrecken in den Berggemeinden, Vorlage Nr. 272.1 - 8667; mündliche Antwort des Regierungsrates in der Kantonsratssitzung vom 29. Juni 1995).

Wie aus der Motionsbegründung der Ägerer Kantonsräte hervorgeht, hat die Regierung auch im Ägerital im Sinne des Richtplanes gehandelt.

Gestützt auf das Gesetz erliess die Regierung am 8. August 1989 einen Ausführungsbeschluss für die Radstrecke Oberägeri - Morgarten. Das Projekt sah folgende Massnahmen vor:

- Von Oberägeri bis Teufi wird in Richtung Morgarten das Trottoir auf der Seeseite als Rad-/Fussweg bezeichnet. In Gegenrichtung wird ein 1 m breiter Radstreifen markiert. Dadurch wird die minimale Fahrbahnstreifenbreite von 3,60 m auf 3,10 m reduziert. Auf dem Abschnitt

Chalchrain bis Ländli, wo das Trottoir 2,30 - 3,50 m breit ist, wird ein 1,25 m breiter Streifen für Radfahrer mit roter Farbe eingeschlämmt.

- Von Teufi bis zur Gewerbezone Morgarten wird im Zusammenhang mit dem neuen Einlenker ein neuer, abgetrennter Rad/Fussweg auf der Ostseite der Kantonsstrasse erstellt. In Gegenrichtung wird ein 1,25 m breiter Radstreifen markiert.

Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss verfügte die Justiz- und Polizeidirektion des Kantons Zug das Anbringen der entsprechenden Signale und Markierungen auf bzw. entlang der Kantonsstrasse. Die Verkehrsanordnung wurde im Amtsblatt vom 25. August 1989 publiziert.

Am 2. September 1989 wurde gegen die Verkehrsanordnung der Justiz- und Polizeidirektion eine Beschwerde eingereicht, die sich konkret gegen die Umwandlung des Trottoirs entlang dem Ägerisee in einen Rad-/Fussweg richtete. Folgende Begründungen wurden angeführt:

- Das abends und an schönen Wochenenden sehr rege von Spaziergängern genutzte Trottoir muss einzig und allein für Fussgänger reserviert bleiben. Fussgänger sollen sich frei und gefahrlos auf dem Trottoir bewegen können, auch zu zweit oder zu dritt nebeneinander.
- Radfahrer und Hobbyfahrer sollen zügig fahren können und dürfen nicht durch die vielen Fussgänger behindert werden.

Der Regierungsrat hat in seinem Beschwerdeentscheid vom 27. Januar 1990 festgestellt, dass der Konflikt zwischen Fussgängern und Radfahrern, vor allem den Hobbyrennfahrern, doch grösser sein würde als ursprünglich angenommen. Dies, weil auch auf dem Abschnitt zwischen Ländli und Morgarten, wo wegen der geringen Trottoirbreite keine optische Trennung der Fahrbahn mit einer roten Einschlämmung möglich sei, an gewissen Stellen mit erhöhtem Fussgängeraufkommen zu rechnen sei (z.B. im Bereich Eierhals). Dies habe zur Folge, dass

das Trottoir, sollte es tatsächlich als Fuss-/Radweg bezeichnet werden, auf der gesamten Länge auf 3,0 m verbreitert und für Radfahrer ein Bereich von 1,25 m rot markiert werden müsste. Der damit verbundene Aufwand sei zurzeit nicht gerechtfertigt. Der Regierungsrat hat insoweit den Ausführungsbeschluss vom 8. August 1989 aufgehoben.

Gestützt auf den Ausführungsbeschluss kann somit der Abschnitt Teufi - Gewerbezone Morgarten realisiert werden. Die noch offenen Fragen der Entwässerung sowie des Landerwerbs werden von allen beteiligten Parteien (Private, Gemeinde Oberägeri, Kanton) zurzeit geklärt.

Die Regierung war also auch im Berggebiet nicht untätig. Die Absicht, die Radstrecke Oberägeri - Morgarten aus Rücksicht auf die Landschaft (Seeuferschutzzone) ohne Ausbau der Kantonsstrasse zu realisieren, musste aber aufgegeben werden.

2. DIE KANTONALEN RADSTRECKEN VON DEN TALGEMEINDEN INS ÄGERITAL

Der kantonale Richtplan der Radstrecken kennt folgende Radstrecken zwischen den Talgemeinden und dem Ägerital:

- Die Radstrecke Baar - Lorzentobel - Schmittli
(Radstrecke Nr. 29)
- Die Radstrecke Zug - Unterägeri - Oberägeri - Sattel
(Radstrecke Nr. 38)

2.1 Radstrecke Baar - Lorzentobel - Schmittli (Radstrecke Nr. 29)

Diese Radstrecke ist besonders für Radwanderer und Mountain-Biker attraktiv. Zwischen Baar und Restaurant "Höllgrotten" ist sie normal befahrbar. Im oberen Abschnitt, zwischen

"Höllgrotten" und Schmittli, besteht ein allgemeines Fahrverbot. Um diesen Weg als kantonale Radstrecke zu bezeichnen, muss er nicht nur der Öffentlichkeit gewidmet werden, sondern es muss auch die Sicherheit der Radfahrer bzw. Wanderer gewährleistet sein. Ein erforderlicher Ausbau des Weges an unübersichtlichen Kurven ist aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes nur beschränkt möglich. Ein Hartbelag käme ohnehin nicht in Frage, da es sich hier auch um einen vielbegegangenen kantonalen Wanderweg handelt.

Die Eigentümerin der Strasse, die Wasserwerke Zug AG (WWZ), weist darauf hin, dass hier grosse Nutzungskonflikte bestehen. Die Strasse sei als Werkzubringer und für Wanderer bestimmt. Vor allem schnelle Velofahrer talwärts seien neben der rauschenden Lorze kaum hörbar und stellten deshalb ein Unfallrisiko dar. Wenn die WWZ heute auf der mit einem Fahrverbot belegten Strasse die Velofahrer trotzdem toleriere, dann vor allem deshalb, weil zumindest die Haftungsfrage klar sei. In ihrem Schreiben vom 19. August 1996 an die Baudirektion halten die WWZ fest, dass sie einer Öffnung der Werkstrasse als Radweg nicht zustimmen könnten. Diese müsste als zusätzliche Nutzung den Wanderern vorbehalten bleiben. Den Vorschlag einer Einbahnlösung halten die WWZ für kaum durchsetzbar und lehnen ihn deshalb auch ab.

Die Argumente der WWZ sind durchaus verständlich. Der heutige Zustand mit der Tolerierung von Radfahrern auf einer mit einem Verbot belegten Strasse vermag aber aus verschiedenen Gründen nicht zu befriedigen.

In Übereinstimmung mit den Stellungnahmen der Gemeinden (s. Kap. 4) möchte die Baudirektion deshalb im Hinblick auf die Revision des Teilrichtplanes Verkehr testen, ob hier nicht doch eine Einbahnlösung für Radfahrer denkbar wäre: Bergwärts entlang der Lorze; talabwärts auf der Kantonsstrasse. Der Versuch soll aufzeigen, ob damit eine taugliche

Lösung gefunden werden kann, oder ob der Abschnitt zwischen Höllgrotten und Schmittli bei der künftigen Revision aus dem Teilrichtplan Verkehr gestrichen werden muss. Dem Ausbau der Radstrecke entlang der Kantonsstrasse (vgl. nachfolgendes Kapitel) käme diesfalls zusätzliche Bedeutung zu, und es müssten richtplanmässig neue Lösungen für eine Radwegverbindung Baar - Ägerital gesucht werden.

2.2 Radstrecke Zug - Unterägeri - Oberägeri - Sattel (Radstrecke Nr. 38)

2.2.1 Ausgangslage

Diese Radstrecke führt mehrheitlich auf der Kantonsstrasse 381 (Zug Kolinplatz - Schornen Kantonsgrenze ZG/SZ). Nur im Bereich von Unter- und Oberägeri benutzt sie gemeindliche Erschliessungsstrassen. Sie ist nicht nur für Pendlerbeziehungen, die mit dem Aufkommen der Mountain-Bikes in den letzten Jahren zugenommen haben, sondern auch für geübte Sportfahrer und Radwanderer von gewisser Bedeutung, die sich gewohnt sind, im Mischverkehr zu fahren.

Die bestehende Kantonsstrasse weist eine Ausbaubreite von rund 7 m aus. Aus diesem Grunde ist es nicht möglich, nur mittels Markierung eines Radstreifens das Problem zu lösen. Zudem muss die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr genügend breit sein, um den Radfahrer nicht in falscher Sicherheit zu wiegen. Die Realisierung dieser Radstrecke ist daher mit erheblichem baulichem und finanziellem Aufwand verbunden, auch dann, wenn nur für den bergwärtsfahrenden Radfahrer entsprechende Massnahmen getroffen werden müssen. Für den talwärtsfahrenden Velofahrer sind keine oder nur punktuelle Massnahmen erforderlich, weil dessen Geschwindigkeit etwa gleich ist wie die des motorisierten Verkehrs. Je schneller gefahren wird, desto kleiner sind die Kursschwankungen des Radfahrers, um sein Gleichgewicht aufrechtzuerhalten. Der Bedarf nach sicherem Bewegungsraum wird minimiert.

2.2.2 Konzept und Kostenschätzungen

Der Regierungsrat liess aufgrund der Motion Christoph Hohler folgendes Konzept mit Kostenschätzungen für die Radstrecke 38 ausarbeiten:

Das Konzept basiert auf folgendem Normalquerschnitt:

- Fahrspur talwärts	3,50 m
- Fahrspur bergwärts	3,25 m
- Radstreifen bergwärts	<u>1,30 m</u>
Total Strassenbreite	8,05 m

Der Normalquerschnitt kann nicht auf der gesamten Strecke verwirklicht werden. Beim folgenden Beschrieb der Massnahmen auf den einzelnen Abschnitten inkl. Kostenschätzung wird jeweils darauf hingewiesen, ob nach Verwirklichung der Massnahmen der Querschnitt des Konzeptes gilt oder ob davon abgewichen wird.

Abschnitt	Massnahmen	Kosten
Kolinplatz - Gutsch	Innerortsstrecke; keine Massnahmen; Mischverkehr	0
Gutsch - Lüssirainstrasse	Ausbau gemäss Projekt UZB; bis zur Ausführung keine Massnahmen; Mischverkehr	0
Lüssirainstrasse - Undertalacher	Verbreiterung des Strassenraumes für kombinierten 2,5 m breiten Rad-/Gehweg bergwärts für bergwärts fahrende Velofahrer; talwärts Mischverkehr; Fahrspuren bleiben unverändert je 3,50 m; Fr. 1'105'000; Anteil Radweg ca. 25 %	275'000
Undertalacher - Knoten Talacher (exkl.)	Strassenverbreiterung; Radstreifen bergwärts (bestehendes Trottoir auf Westseite) (Querschnitt gemäss Konzept)	60'000

Knoten Talacher	keine baulichen Massnahmen; Markierungsarbeiten	30'000
Talacher - Moosrank	Strassenverbreiterung; Radstreifen bergwärts (Querschnitt gemäss Konzept)	80'000
Knoten Moosrank	keine baulichen Massnahmen; Markierungsarbeiten	20'000
Moosrank - Tobelbrücke	Strassenverbreiterung; Radstreifen bergwärts (Querschnitt gemäss Konzept)	100'000
Tobelbrücke	keine Massnahmen; Mischverkehr	0
Tobelbrücke - Nidfurren	Feldweg entlang Kantonsstrasse, Naturbelag ausbessern (Ausführung durch Strassenunterhalt)	0
Nidfurren - Risi	Strassenneubau (ohnehin erforderlich), Radstreifen tal- und bergwärts je 1,30 m breit; Verbreiterung der Fahrbahnsuren auf je 3,25 m Fr. 8'000'000; Anteil Radstreifen 30 %	2'400'000
Risi - Schmittli	Strassenverbreiterung; Radstreifen tal- und bergwärts je 1,30 m breit; Fahrspuren unverändert je 3,25 m	1'000'000
Schmittli - Spinnerei Ägeri (Einlenker alte Landstrasse)	teilweise Innerortsbereich, schwierige Topographie und Hochbauten; keine Massnahmen; Mischverkehr	0
Einlenker alte Landstrasse - Lohmatt	gemeindliche Erschliessungs- strasse; Belagsverbesserungen; Signalisation; Mischverkehr	15'000
Lohmatt - Einlenker Mitteldorfstrasse	Richtung Oberägeri: Trottoir als Rad-/Gehweg; Richtung Unterägeri: Mischverkehr auf der Kantons- strasse	10'000

Mitteldorfstrasse	gemeindliche Erschliessungsstrasse; keine baulichen Massnahmen; Signalisation und Markierung; Mischverkehr	15'000
Einlenker Mitteldorfstrasse - Kirchmattweg	keine Massnahmen; Mischverkehr	0
Kirchmattweg - Chalchrain	Trottoirverbreiterung von 2 m auf 2,5 m; kombinierter Rad-/Gehweg, nur Richtung Morgarten befahrbar, Unterteilung mit rotem Schlämbelag; Richtung Oberägeri: Mischverkehr auf Kantonsstrasse	70'000
Chalchrain - Ländli	Unterteilung des bestehenden 2,9 m breiten Trottoirs in einen Rad-/Gehweg mit rotem Schlämbelag; nur Richtung Morgarten befahrbar; Richtung Oberägeri: Mischverkehr auf Kantonsstrasse	35'000
Ländli - Teufi	punktueller Verbreiterung des bestehenden 2 m breiten Trottoirs auf 2,5 m (47% der gesamten Länge); Unterteilung mit roten Schlämbelag; nur Richtung Morgarten befahrbar; Richtung Oberägeri: Mischverkehr auf Kantonsstrasse	355'000
Teufi - Gewerbezone Morgarten	genehmigtes Bauprojekt: Radstreifen auf Westseite und Rad-/Gehweg auf Ostseite	560'000
Teufi - Tschupplen - Wart - Kantonsgrenze*	keine Massnahmen; Güterstrasse	0
Gesamte Radstrecke 38	Zug Kolinplatz - Schornen (Kantonsgrenze Schwyz)	5'025'000

* Der Abschnitt Teufi - Tschupplen - Wart - Kantonsgrenze ersetzt die Richtplanstrecke Gewerbezone Morgarten - Kantonsgrenze Schwyz, die nur im Rahmen eines Strassenneubaus mit einem geschätzten Aufwand von 2 Mio. Franken realisiert werden kann. Dies bedingt aber eine Anpassung des Richtplanes der Radstrecken.

Für die Realisierung der Radstrecke 38 ist also mit einem Aufwand von ca. 5,0 Mio. Franken zu rechnen. Mit einem geschätzten Aufwand von 2,4 Mio. Franken kommt der Abschnitt Nidfurren - Risi am teuersten zu stehen.

Gegenüber dem Ausführungsbeschluss vom 8. August 1989 für die Radstrecke Oberägeri - Morgarten geht das vorliegende neue Konzept von einer teilweisen Verbreiterung des Trottoirs aus. Konflikte zwischen Radfahrern und Fussgängern können durch räumliche Entflechtung beschränkt werden.

2.2.3 Prioritäten, Ausführung

Die hohen Kosten sowie der notwendigen Landerwerb erfordern ein etappenweises Vorgehen. Die einzelnen Abschnitte sollen nach folgenden Prioritäten realisiert werden:

Priorität	Abschnitt	Kosten
1. Priorität	Schmittli - Spinnerei Ägeri	10'000
	Spinnerei Ägeri - alte Landstrasse - Kirchmattweg (v.a. gemeindliche Erschliessungsstrassen)	30'000
	Kirchmattweg - Teufi	460'000
	Teufi - Gewerbezone Morgarten	560'000
	Teufi - Tschupplen - Kantonsgrenze	0
2. Priorität	Zug - Nidfurren	565'000
	Nidfurren - Risi	2'400'000
	Risi - Schmittli	1'000'000
Total		5'025'000

Für die Ausführung der einzelnen Abschnitte stellt der Regierungsrat zurzeit die Kredite gemäss § 2 Abs. 1 Ziff. 5 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Gesetz über den Strassenbau vom 12. September 1968 in der Fassung vom 28. Oktober 1993 (BGS 751.12) zur Verfügung und führt das (Bau-)bewilligungsverfahren durch, dies gemäss § 3 Abs. 3 des erwähnten Gesetzes.

Der Regierungsrat wird die Arbeiten für die Abschnitte gemäss 1. Priorität in Kürze aufnehmen, da ein den Bereich Morgarten betreffendes Beschwerdeverfahren erledigt werden konnte.

Die anderen Abschnitte folgen, erfordern teilweise jedoch die Abstimmung mit Strassenbauarbeiten. Die Finanzierung erfolgt für die bis Ende 1996 gesprochenen Kredite noch nach geltendem Recht. Ab 1. Januar 1997, mit Inkrafttreten des neuen Gesetzes über Strassen und Wege, werden die Kosten für den Bau und Ausbau von Radstrecken des Kantons durch Rahmenkredite der Investitionsrechnung der Verwaltungsrechnung finanziert (vgl. Vorlage Nr. 390.1 - 9013, Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit für Radstrecken).

3. DIE RADSTRECKE UM DEN ÄGERISEE

3.1 Abschnitt Unterägeri - Oberägeri - Morgarten

Wie bereits im dargelegten Konzept zum Ausdruck kommt, führt die kantonale Radstrecke gemäss Richtplan nicht durchgehend entlang der Kantonsstrasse zwischen Unter- und Oberägeri, wie dies die Motionäre wünschen. Nur im Bereich Mittenägeri und zwischen Oberägeri und Morgarten führt die Radstrecke auf der Kantonsstrasse. Und nur auf diesen Abschnitten der Kantonsstrasse besteht nach Richtplan auch ein Handlungsbedarf.

Der übrige Teil der Radstrecke 38 (alte Landstrasse sowie Mitteldorfstrasse) führt nicht dem See entlang, ist aber für Radfahrer sicher (schwach befahrene Erschliessungsstrassen) und kann ohne grossen baulichen und finanziellen Aufwand dem Radfahrer empfohlen werden.

Auf der gesamten Kantonsstrasse in den Ortszentren von Ober- und Unterägeri kann dem Radfahrer nur eine Mischverkehrsfläche angeboten werden. Die Benützung des Trottoirs in den Ortszentren durch Radfahrer ist aufgrund des hohen Fussgängeranteils abzulehnen. Im Bereich Mittenägeri kann das verbreiterte Trottoir als Rad-/Gehweg, Fahrrichtung Oberägeri, geöffnet werden. Auch für den Abschnitt Oberägeri - Morgarten kann das Trottoir für Radfahrer in Richtung Morgarten geöffnet werden, wofür es jedoch teilweise ausgebaut werden muss.

3.2 Abschnitt Morgarten - Nas - Wilbrunnen - Unterägeri

Dieser südliche Teil der Radstrecke um den Ägerisee ist nicht Bestandteil des kantonalen Richtplanes.

Hingegen hat die Gemeinde Oberägeri in ihrem Teilrichtplan Verkehr (genehmigt von der Baudirektion am 23. März 1995) den Weg entlang dem südlichen Seeufer als gemeindliche Radstrecke eingetragen. Der Teilrichtplan der Gemeinde Unterägeri (genehmigt von der Baudirektion am 3. Juli 1989) hat als Radstrecken nur die kantonalen aufgenommen und kennt somit keine gemeindlichen Radstrecken.

Die Verwirklichung des südlichen Teils des Seeuferradweges dient in erster Linie touristischen und Naherholungszwecken und ist unseres Erachtens primär eine gemeindliche Aufgabe. Der südliche Seeuferradweg ist nur noch auf einem kleinen Reststück nicht befahrbar. Der Kantonsrat hat sich beim Erlass des Richtplanes über die Radstrecken vor allem auf die direkten Verbindungen von Ortschaft zu Ortschaft konzentriert und nicht zuletzt aus Kostengründen auf den Ausbau oder gar Neubau weiterer touristischer Routen verzichtet.

4. VERNEHMLASSUNG

Die von der Vorlage betroffenen Einwohnergemeinden Zug, Oberägeri, Unterägeri, Menzingen und Baar wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Alle Gemeinden befürworteten eine möglichst rasche Realisierung durchgehender Radstrecken zwischen den Talgemeinden und dem Ägerital. Auch für eine bessere Veloverbindung von und nach Menzingen wird ein Ausbau des Abschnittes Zug - Nidfurren gewünscht. Einzelne Gemeinden wollen die Verbindungen bis im Jahr 2000 verwirklicht haben. Demnach müssten alle Abschnitte in erster Priorität ausgebaut werden. Diese Begehren sind zwar verständlich, aber nicht realistisch. Aus bauökonomischer Sicht sind die Bauarbeiten für die Radstrecken mit jenen des Strassenbaus abzustimmen.

Die Prioritäten des Strassenbaus sind aber nicht immer mit den gewünschten Prioritäten der Radstrecken identisch. Planerische, technische und auch finanzielle Rahmenbedingungen zwingen uns, die Bauarbeiten sinnvoll zu etappieren. So ist es zum Beispiel nicht zu verantworten, auf der Ägeristrasse, zwischen Löberensteig und Lüssirainstrasse, kurzfristig Radstreifen zu markieren, bevor das Verkehrsaufkommen massiv reduziert wird (1995: 9'900 Motorfahrzeuge/24h).

Zudem sollen die einzelnen Realisierungsetappen der Radstrecken so gegliedert werden, dass dem Radfahrer möglichst lange und sichere sinnvolle Strecken angeboten werden können. Kurze Abschnitte, die ohne grossen Aufwand rasch realisierbar sind, deren Fortsetzung aber noch nicht gewährleistet ist, sollen im Interesse der Sicherheit der Radfahrer zurückgestellt werden.

Der Vorschlag, das Lorzentobel im Einbahnverkehr nur Richtung Schmittli zu signalisieren, wird teils als unübliche Lösung für eine bedeutungsvolle Verbindung eingestuft, aber grundsätzlich unterstützt. Die praktische Durchführbarkeit

sollte möglichst bald ausgetestet werden, was auch der Regierungsrat beabsichtigt.

Für die Radstrecke Zug - Unterägeri - Oberägeri wurden konkrete Begehren gestellt, auf die nur teilweise eingetreten werden konnte:

- Die Stadt Zug wünscht, dass mit der Strassenverbreiterung zwischen Lüssirainstrasse und Talacher gleichzeitig ein Trottoir erstellt wird. Das Trottoir soll als kombinierter Rad-/Gehweg gebaut werden.
- Für den Abschnitt Nidfurren - Schmittli verlangen die Gemeinden Ober- und Unterägeri Massnahmen für beide Fahrrichtungen. Die Forderung ist berechtigt und in das Konzept integriert. Denn der Abschnitt Schmittli - Nidfurren ist zwar relativ flach, aber kurvenreich und weist mit 8'300 Fahrzeugen/Tag eine nicht vernachlässigbare Belastung auf. Zudem ist wegen der Sicherheitslinie ein Überholen der Radfahrer kaum möglich.
- Zwischen Schmittli und Spinnerei Ägeri stellen die Gemeinden aus dem Ägerital das Begehren, das Trottoir um ca. einen Meter zu verbreitern und als Rad-/Gehweg zu signalisieren. Wegen der Topographie und den Hochbauten ist dies aber nur punktuell oder mit einem sehr hohen Aufwand möglich (Beanspruchung der Vorgärten). Im übrigen wird die Benutzung des bestehenden Trottoirs ausserorts toleriert.
- Die Gemeinde Oberägeri wünscht, dass der in Mittenägeri auf 2,30 m verbreiterte Trottoirabschnitt in Richtung Oberägeri als kombinierter Rad-/Gehweg geöffnet wird. Auf dieses Begehren kann eingetreten werden.

Zur Radstrecke um den Ägerisee, besonders zum südlichen Abschnitt, haben sich die Gemeinden positiv geäussert, wünschen aber auf keinen Fall einen Schwarzelag. Als Wanderweg wäre dies aber auch nicht zulässig. Im übrigen sind die Gemeinden für diesen Weg zuständig.

Im Rahmen der Vernehmlassung äusserte die Gemeinde Menzingen den Wunsch, auch eine Verbindung zwischen Menzingen und Neuheim zu realisieren, da die beiden Gemeinden durch kein

öffentliches Verkehrsmittel verbunden sind. Ein Veloweg zwischen diesen beiden Ortschaften und von Neuheim ins Tal könnte einen grossen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Hier verweisen wir auf die Interpellation Christoph Hohler betreffend Radstrecken in den Berggemeinden, Vorlage Nr. 272.1 - 8667 und deren mündliche Antwort der Regierung in der Kantonsratssitzung vom 29. Juni 1995.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND ANTRAG

Zusammenfassend halten wir fest, dass die Verwirklichung des Richtplanes der Radstrecken in den Berggemeinden, wie aus den geschilderten Umständen hervorgeht, einige Probleme aufwirft. Die verschiedensten Benützer, aber auch Topographie, Siedlung, Natur- und Landschaftsschutz schränken den Spielraum zwischen wünschbarem und Machbarem ein.

Wir haben aufgezeigt, dass die Radstrecke um den Ägerisee im südlichen Teil in der gemeindlichen Zuständigkeit verbleiben muss. Die Motion der Ägerer Kantonsräte betreffend Veloweg um den Ägerisee vom 4. Mai 1995 ist daher nicht erheblich zu erklären.

Demgegenüber ist der richtplanmässige Ausbau der Radstrecken ins Ägerital voranzutreiben und die Motion Christoph Hohler vom 7. August 1995 erheblich zu erklären.

Wir beantragen Ihnen,

1. die Motion von vier FDP-Kantonsräten aus Unter- und Oberägeri vom 4. Mai 1995 sei nicht erheblich zu erklären;
2. die Motion Christoph Hohler vom 7. August 1995 sei erheblich zu erklären.

Zug, 5. November 1996

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: U. Birchler

Der Landschreiber: H. Windlin