



**Postulat von Heinz Achermann und Anna Bieri
betreffend durchgehende beidseitige Radstreifenmarkierung zwischen Cham, Hünenberg
See und Holzhäusern**

(Vorlage Nr. 3112.1 - 16342)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 2. April 2024

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrätin Anna Bieri, Hünenberg, und Kantonsrat Heinz Achermann, Hünenberg, haben am 6. Juni 2020 das Postulat betreffend durchgehende beidseitige Radstreifenmarkierung zwischen Cham, Hünenberg See und Holzhäusern eingereicht (Vorlage Nr. 3112.1 - 16342). Am 25. Juni 2020 hat der Kantonsrat das Postulat zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen. Mit Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 8. Juni 2021 (Vorlage Nr. 3112.2 - 16636) beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat sei nicht erheblich zu erklären, weil die Fahrbahn auf den meisten Abschnitten ohne Radverkehrsinfrastruktur zu schmal sei, um im Bestand Kernfahrbahnen zu markieren.

Die Postulanten anerkannten, dass Kernfahrbahnen auf dem fraglichen Abschnitt nicht möglich seien. Hingegen forderten sie, als Alternative zu Kernfahrbahnen die Mitbenützung des Trottoirs für Velofahrende zu signalisieren. Deshalb stellten sie einen Antrag auf Teilerheblicherklärung des Postulats mit dem Auftrag, die Mitbenützung des Trottoirs auf den Abschnitten C und E sowie Teilen von F zu signalisieren. Der Kantonsrat erklärte am 26. August 2021 das Postulat für teilerheblich.

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trottoir für Velofahrende auf den Kantonsstrassenabschnitten C und E sowie Teilen von F auf der Luzernerstrasse (siehe Abbildung 1 unten) freizugeben, immer unter Einhaltung der geltenden Normen und unter Nutzung des Ermessensspielraums.

Begründet wird der Antrag dadurch, dass die Verkehrssicherheit der Radfahrenden heute nicht gewährleistet und die kantonale Radstrecke zwischen Cham und Holzhäusern wenig attraktiv und komfortabel sei. Ziel sei es, eine rasche Verbesserung der Radinfrastruktur mittels einer Signalisation herbeizuführen, da bauliche Massnahmen viele Jahre in Anspruch nehmen würden.

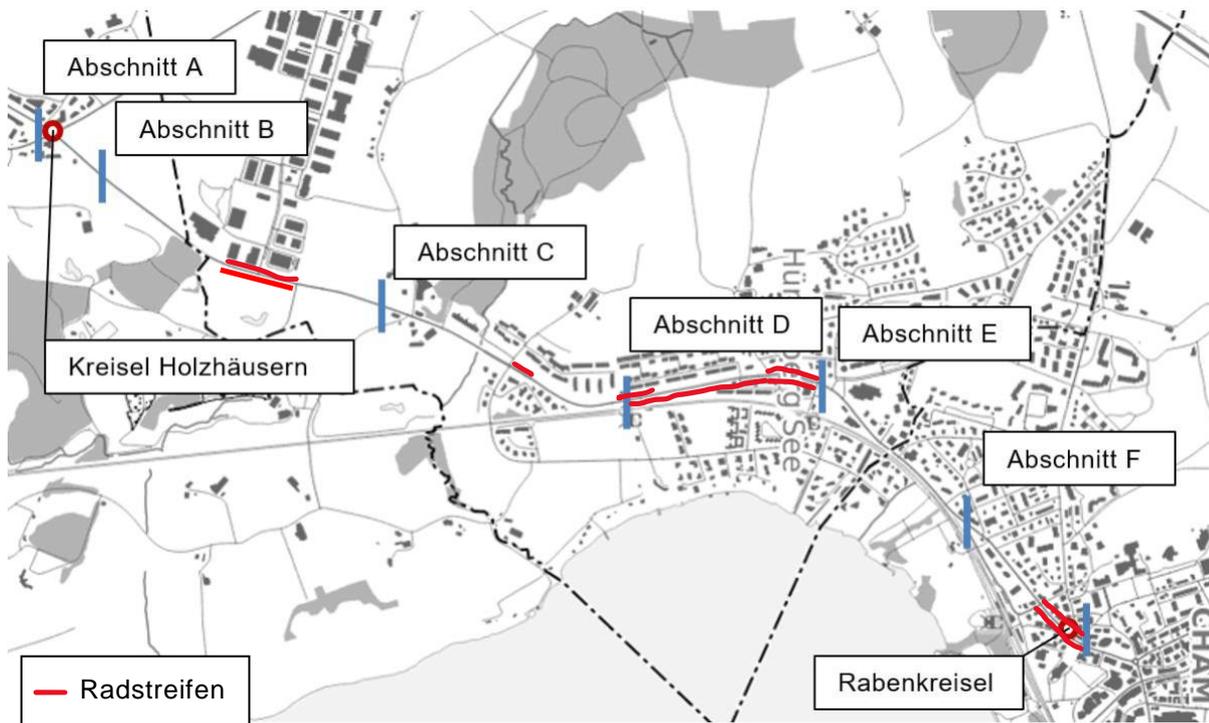


Abb. 1: Luzernerstrasse mit den Abschnitten A–F und bestehende Radstreifen (rot) [Zugmap, 11. November 2020]

Das kantonale Tiefbauamt hat die Situation entlang der Luzernerstrasse abschnittsweise überprüft, wo das Trottoir für Radfahrende freigegeben werden könnte.

2. Gesetzliche Grundlagen für Mitbenützung Trottoir durch Velofahrende

Die gesetzliche Grundlage zur Freigabe eines Trottoirs für Radfahrende bildet die Signalisationsverordnung (SSV) und die Verkehrsregelverordnung (VRV):

Seit Januar 2021 dürfen gemäss Art. 41 Abs. 4 VRV Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Velo fahren, wenn weder Velowege noch Velostreifen vorhanden sind. Sie müssen dort ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. Die Benützung der Fahrbahn durch velofahrende Kinder bis 12 Jahre ist weiterhin zulässig. Somit dürfen die Kinder bis 12 Jahre inzwischen auf weiten Teilen der Abschnitte B und C sowie dem ganzen Abschnitt E und Teilen von F (Zythus bis Bahnhofstrasse) auf dem Trottoir fahren. *Insoweit sind die Forderungen der Postulanten zumindest für Kinder bis 12 Jahre bereits ohne weitere Massnahmen grossmehrheitlich erfüllt.*

Die Signalisationsverordnung (Art. 65 Abs. 8) erlaubt insbesondere zur Schulwegsicherung, dass auf relativ stark befahrenen Strassen am Beginn eines schwach begangenen Trottoirs das Signal 2.61 «Fussweg» mit der Zusatztafel «Velo gestattet» angebracht werden kann. Das Trottoir darf dann von Fahrrädern, nicht aber von schnellen E-Bikes mitbenutzt werden. Die Velofahrenden auf dem Trottoir sind jedoch gegenüber den zu Fuss Gehenden zu besonderer Vorsicht verpflichtet und haben ihnen den Vortritt zu lassen.

3. Anforderungen Signalisation Zusatztafel Radfahrer gestattet

Die Signalisationsverordnung gibt den Rahmen zur Öffnung des Trottoirs für Velofahrende vor. Der Wortlaut lässt jedoch einige Fragen für die Umsetzung offen. Deshalb existiert dazu ein Rechtsgutachten «Velos auf dem Trottoir» von Prof. Dr. iur. Alain Griffel vom 6. Juli 2018. Daraus geht hervor, dass das Trottoir grundsätzlich dem Fussverkehr vorbehalten sei und die Signalisation 2.61 «Fussweg» mit Zusatztafel «Velo gestattet» restriktiv und nur, wenn keine baulichen oder anderen Massnahmen möglich seien, angewendet werden soll. Zu Fuss Gehende und Velofahrende sollten auf *separaten Flächen verkehren*, was eine **minimale Trottoirbreite von rund 3 m** erfordere. Die Signalisation komme nur in Frage, wenn viel Verkehr auf der Strasse und wenig Fussverkehr auf dem Trottoir vorhanden ist. Was starker Verkehr auf der Strasse oder wenig Fussverkehr bedeutet, ist aus den rechtlichen Grundlagen nicht ersichtlich.

Normative Grundlagen

Gemäss der Schweizernorm (SN) 40 201 betragen die Abmessungen für zu Fuss Gehende und Radfahrende je 0,6 m. Für Personen mit Gepäck beträgt diese 0,8 m. Diese Masse stellen das Minimum dar. Aktuelle Normentwürfe sehen wesentlich breitere Abmessungen bis zu 1,2 m vor, um den neueren Entwicklungen wie z. B. Lastenvelos, breiteren Lenker etc. Rechnung zu tragen. Für den Begegnungsfall zu Fuss Gehende / Velo sind nach SN 40 201 **2,45 m Breite** und für Velo / Velo 2,65 m Breite erforderlich.

Weiter betragen die minimalen Sichtweiten auf Radfahrende auf dem Trottoir 25 m.

Richtlinie: Entscheidungshilfe «Velos auf Trottoir» (Schweizerische Velokonferenz)

Die Schweizerische Velokonferenz hat eine Entscheidungshilfe erarbeitet, wie geeignete Trottoirs für die Befahrung mit Velos bestimmt werden können.

Im Grundsatz beurteilt die Entscheidungshilfe «Velos auf Trottoir» die Freigabe von Trottoirs für den Radverkehr analog oben genannter rechtlicher Grundlagen: «Alle Beteiligten bei Kanton und Gemeinde müssen sich bewusst sein, dass eine Freigabe der Trottoirs für den Radverkehr ein klarer Bruch in der Trennung von Fahr- und Gehbereich ist. Das Trottoir als «Fahrbahn» wird seiner wichtigsten Qualität, nämlich der gefahrlosen Benutzung durch den Fussverkehr, beraubt. Zudem wird einer schleichenden Öffnung von Trottoirs für Velos auch an weniger geeigneten Stellen Vorschub geleistet. Die äusserst zurückhaltende Anwendung der Öffnung von Trottoirs für Velos ist daher angebracht. (...) Wird die Öffnung eines Trottoirs für Velos in Betracht gezogen, sind die aus Sicht des Veloverkehrs kritischen Punkte zu beachten. (...) Das Trottoir muss genügend breit und wenig frequentiert sein, und es darf nicht mit Hindernissen verstellt sein. Zudem sollten möglichst wenig einmündende Strassen sowie Ein- und Ausfahrten das Trottoir queren. (...) Diese Anforderungen an für Velos geöffnete Trottoirs legen es nahe, das Regime «Velos gestattet» vor allem ausserorts und in Steigungen einzurichten. Im Siedlungsbereich ist die Öffnung von Trottoirs für Velos besonders sorgfältig und zurückhaltend zu prüfen. (...) Wird die Öffnung eines Trottoirs für Velos in Betracht gezogen, müssen eine Breite von 2,5 m, minimal 2,0 m, vorhanden sein und alle Sicherheitsdefizite überprüft werden.»

4. Resultat der Prüfung der Abschnitte

Gestützt auf die oben genannten Grundlagen hat das Tiefbauamt abschnittsweise geprüft, wo das Trottoir mit Zusatztafeln «Radfahrer gestattet» für Velofahrende freigegeben werden kann:

Abschnitt B

Der Mischverkehr stellt in beiden Teilabschnitten von B ein gewisses Sicherheitsdefizit dar, vor allem wegen der signalisierten Geschwindigkeit von 80 km/h. Eine Freigabe des Trottoirs in Fahrtrichtung Holzhäusern kann als temporäre und kurzfristige Massnahme geprüft werden. Die Fussverkehrsfrequenz wird hier als gering eingeschätzt und schliesst damit eine Führung des Radverkehrs auf dem Trottoir nicht a priori aus.

Abschnitt C

Aufgrund der Verkehrsmengen, der Geschwindigkeit und der Strassenbreite ist die Führung des Radverkehrs im Abschnitt C nicht ideal. Eine Freigabe des Trottoirs in Fahrtrichtung Holzhäusern kann als temporäre und kurzfristige Massnahme aufgrund der tiefen Fussgängerfrequenzen vorgesehen werden. Jedoch befinden sich beim Wartebereich der Bushaltestelle Langrüti und beim Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens Eichrüti Gefahrenstellen.

Abschnitt E inkl. Teilabschnitt F bis Bahnhofstrasse

Das Fussverkehrsaufkommen ist insbesondere im Bereich Zythus hoch und würde mit dem Radverkehr im Konflikt stehen, falls dieser auf dem Trottoir zugelassen wird.

Teil Abschnitt F ab Bahnhofstrasse

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur mit Radstreifen entspricht den kantonalen Vorgaben. Es besteht kein Sicherheitsdefizit und es sind keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich.

Konfliktstellen

In einem letzten Schritt wurde in jedem Abschnitt Konfliktstellen eruiert und deren Verträglichkeit mit dem Veloverkehr geprüft. Der Abschnitt E und Teile von F erwiesen sich als besonders ungeeignet, da sie viele unübersichtliche Hauszugänge, Zufahrten und Warteräume von Fussgängerstreifen und Haltestellen aufweisen. Gepaart mit den hohen Fussgängerfrequenzen sollen diese Abschnitte nicht für alle Velofahrenden freigegeben werden. Die Abschnitte B und C weisen wenig Konfliktstellen auf, jedoch spricht die geringe Breite des Trottoirs von 1,4 bis 2,5 m eher gegen die Velomitbenützung. Diesem Umstand wird Rechnung getragen, indem das Trottoir nur in Fahrtrichtung Rotkreuz freigegeben werden soll und die Freigabe erst nach der Bushaltestelle Langrüti beginnt.

5. Umsetzung der Signalisation

Gestützt auf diese Analyse hat das Tiefbauamt am 10. August 2022 die Signalisations- und Markierungsänderungen in den Abschnitten B/C bei der Sicherheitsdirektion beantragt. Diese hat die Signale und Markierungen mit Verfügung vom 14. September 2022 angeordnet. Die Anordnung trat unangefochten in Rechtskraft. Per 21. November 2022 hat das Tiefbauamt die Markierungs- und Signalisationsarbeiten inkl. Anpassungen an den Strassenrändern bei den Veloauf- und -abfahrten vom Trottoir umgesetzt. Am 5. Dezember 2022 hat das Tiefbauamt die Hecken/Gebüsche entlang des Trottoirs zurückgeschnitten, um das Lichtraumprofil auch für Velofahrende zu gewährleisten.

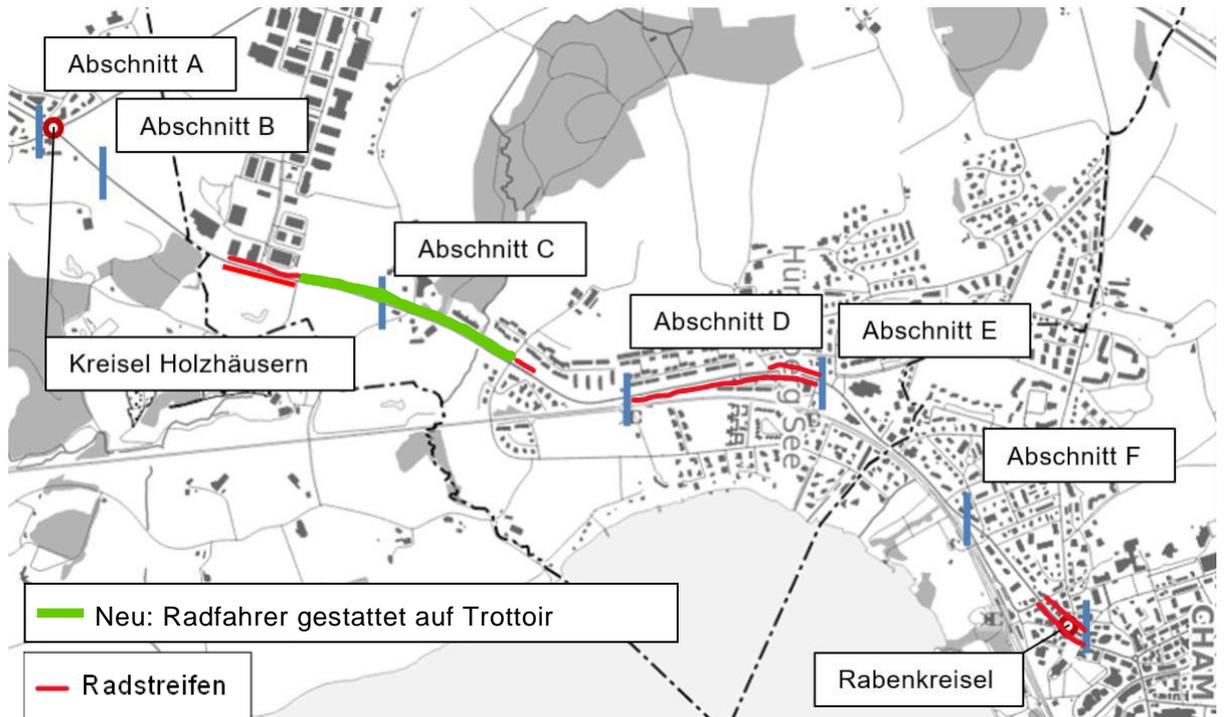


Abb. 2: Abschnitt neu signalisiert mit Radfahrer auf Trottoir in Fahrtrichtung Rotkreuz gestattet

6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das teilerheblich erklärte Postulat von Heinz Achermann und Anna Bieri betreffend durchgehende beidseitige Radstreifenmarkierung zwischen Cham, Hünenberg See und Holzhäusern (Vorlage Nr. 3112.1 - 16342) sei als erledigt abzuschreiben.

Zug, 2. April 2024

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Silvia Thalman-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart