



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 8. Juni 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
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.

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat wird gebeten, den Kantonsstrassenabschnitt zwischen Cham («Rabenkreisel»), Hünenberg See und Holzhäusern mit einem durchgehenden, beidseitigen Radstreifen zu ergänzen bzw. zu markieren. Im Vordergrund sollen vorerst keine teuren baulichen Eingriffe stehen, sondern die Markierung von Kernfahrbahnen.

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 ist es, eine rasche Verbesserung mittels Markierung einer Kernfahrbahn zu erreichen, da bauliche Massnahmen viele Jahre in Anspruch nehmen würden.

Das kantonale Tiefbauamt hat die Situation entlang der Luzernerstrasse zwischen Rabenkreisel und Kreisel Holzhäusern abschnittsweise überprüft, wo Kernfahrbahnen in Frage kommen. Für die Überprüfung gilt der Grundsatz, dass die bestehenden Fahrbahnbreiten beibehalten werden und keine baulichen Massnahmen in Frage kommen, damit die Bedingung der Kurzfristigkeit eingehalten werden kann.

2. Hintergrund Kernfahrbahn

Im Gegensatz zum klassischen Fahrbahnquerschnitt mit beidseitigen Radstreifen stellen Kernfahrbahnen eine Alternative bei beengten Verhältnissen dar. Da die Fahrstreifen nicht dem gewöhnlichen Standard entsprechen, ist der Verkehrssicherheit ein besonderes Augenmerk zu schenken. Wenn eine Kernfahrbahn bei zu schmalen Querschnitten markiert wird, wirkt sich das kontraproduktiv auf die Verkehrssicherheit aus. In diesem Fall ist auf eine Markierung von Radstreifen zu verzichten. Im Unterschied zum klassischen Querschnitt mit beidseitigen Radstreifen wird bei einer Kernfahrbahn auf die Markierung einer Mittellinie verzichtet. Die Kernfahrbahn bewirkt zwar eine optische Veränderung des Erscheinungsbilds der Strasse, ist aber keine Verkehrsberuhigungsmassnahme.

Gemäss dem Forschungsbericht 1378 des Bundesamts für Strassen ASTRA über «Mehr Sicherheit durch Kernfahrbahnen?» kann die Frage der Sicherheit nicht eindeutig mit Ja oder Nein beantwortet werden. Immerhin wird darin festgehalten, dass sich unter «normalen Verhältnissen» die Gefährdungssituation für Velofahrende nicht verschlechtert. Das heisst, dass Kernfahrbahnen markiert werden können, wenn nicht bestimmte Faktoren, die von Fall zu Fall abgeklärt werden müssen, dagegensprechen. Objektiv haben sich die Unfallzahlen gemäss Forschungsbericht weder verschlechtert noch verbessert. Im subjektiven Empfinden, welches anhand von Befragungen ermittelt wurde, blieb das generelle Unsicherheitsempfinden im Vorher-/Nachher-Vergleich bestehen. Bei einzelnen Beispielen wurde nachgewiesen, dass der Überholabstand des motorisierten Verkehrs gegenüber dem Radfahrenden aufgrund der Markierung eines Radstreifens sogar abgenommen hat. Kernfahrbahnen sind deshalb als Kompromisse zu verstehen, welche fallweise unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren zu prüfen sind. Auf die relevanten Faktoren wird nachfolgend eingegangen.

3. Anforderungen Kernfahrbahnen

Gemäss Schweizer Norm 40 212 ist die Markierung einer Kernfahrbahn abhängig vom Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr, vom Schwerverkehrsanteil und von der Fahrbahnbreite. Wie gefährlich der Schwerverkehr für Radfahrende ist, ist umstritten. Die SVI-Forschungsarbeit «Optimierte Führung des Veloverkehrs an engen Strassenabschnitten (Kernfahrbahnen)» postuliert, dass für die Eignung einer Strecke als Kernfahrbahn ein Maximum von 6 Prozent Schwerverkehrsanteil gelte. Die Luzernerstrasse weist gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zug einen höheren Schwerverkehrsanteil von 7 Prozent auf. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt 9000 Fahrzeuge und mehr. Deshalb werden folgende zwei Fälle gemäss Schweizer Norm 40 212 für die Prüfung beigezogen:

- $DTV \leq 10\,000$ Fahrzeuge, durchschnittlicher Schwerverkehrsanteil, Fahrbahnbreite zwischen 7,5 m und 8,5 m;
- $DTV > 10\,000$ Fahrzeuge und/oder hoher Schwerverkehrsanteil, Kernfahrbahnen sind fallweise zu prüfen.

Bei der nachfolgenden Prüfung einer Kernfahrbahn muss auf der Kantonsstrasse eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,5 m vorhanden sein, um die Markierung von Radstreifen in Betracht zu ziehen. In der Annahme, dass die Radstreifen nur 1,25 m breit markiert werden, ergibt dies eine Breite von 5 m für die beiden Spuren des motorisierten Individualverkehrs. Lastwagen haben eine Grundabmessung von 2,55 m und müssten im Kreuzungsfall zwingend die Radstreifen beanspruchen.

Ausserorts sind Kernfahrbahnen nicht zulässig, da gemäss Art. 74a Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) das beidseitige Anbringen von Radstreifen ausserorts nur zulässig ist, wenn die Fahrbahnhälften durch eine Markierung getrennt sind.

4. Prüfung einer Kernfahrbahn entlang der Luzernerstrasse

Die Luzernerstrasse wurde in die Abschnitte A bis F unterteilt und bezüglich der Erfüllung der Anforderungen überprüft (vgl. Abb. 1).

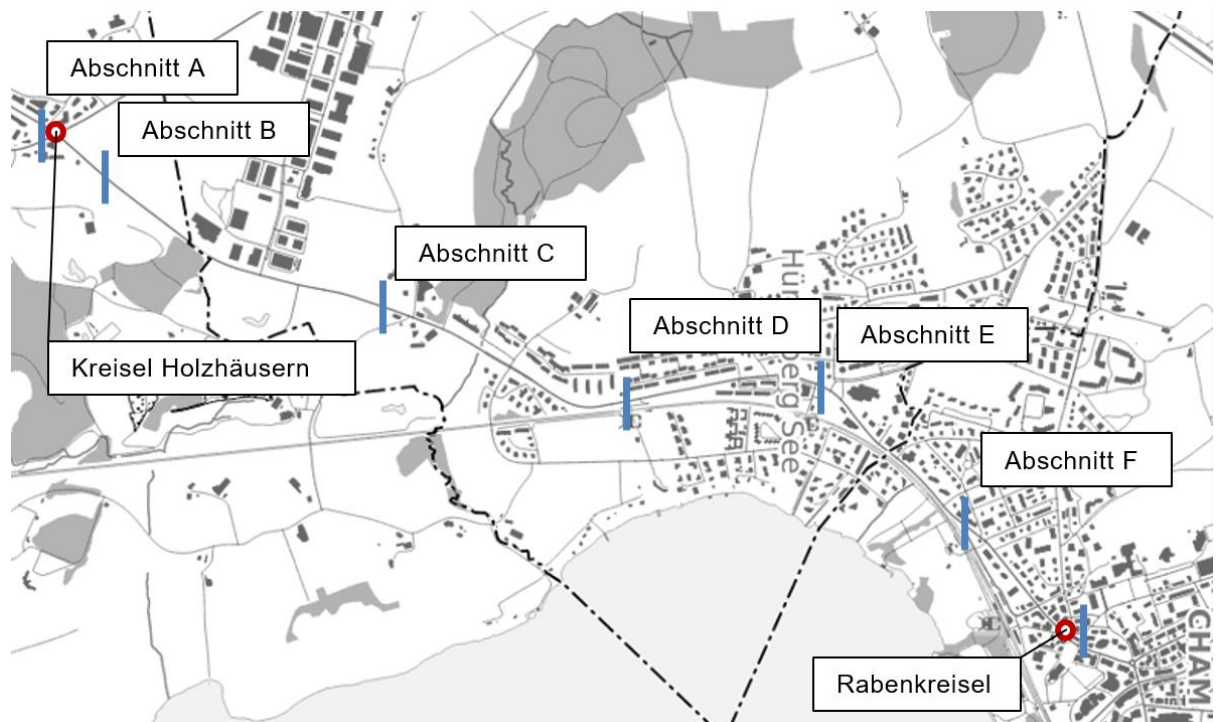


Abb. 1: Luzernerstrasse mit den Abschnitten A–F [Zugmap, 11. November 2020]

Abschnitt A:

Im Abschnitt A zwischen Kreisel Holzhäusern und der Signalisation, welche den Wechsel der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h anzeigt, wäre eine Kernfahrbahn denkbar, da die signalisierte Geschwindigkeit bei 50 km/h liegt und eine minimale Fahrbahnbreite von 7,5 m vorhanden ist. Aktuell wird auf der weiterführenden Chamerstrasse zwischen dem Kreisel Holzhäusern und dem Autobahnanschluss sowie am Kreisel Holzhäusern selbst eine separate Führung des Radverkehrs in Form eines Radwegs in beide Richtungen geprüft und projektiert. Im Abschnitt B ist aufgrund der hohen Höchstgeschwindigkeit ebenfalls eine separate Führung angezeigt. Häufige Wechsel der Führungsart des Radverkehrs sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Velonetzes zu vermeiden, da durch den Wechsel zwischen Radstreifen und Radwegen zumindest in eine Richtung jeweils die Kantonsstrasse gequert werden muss. Deshalb empfiehlt das kantonale Tiefbauamt, das Velo auf diesem kurzen Abschnitt nicht auf einer Kernfahrbahn zu führen, sondern den durchgehenden Radweg abzuwarten.

Abschnitt B:

Abschnitt B zwischen der Signalisation auf 80 km/h kurz nach dem Kreisel Holzhäusern und etwa 150 m vor der Einmündung Langrütistrasse liegt als einziger Abschnitt ausserorts mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 80 km/h. Ausserorts ist – wie bereits erwähnt – eine Kernfahrbahn nicht zulässig. Vereinzelt liegt die Fahrbahnbreite zudem unter 7,5 m. Ausserorts ist der Radverkehr separat zu führen. Es sind hier ausschliesslich bauliche, d. h. langfristige Massnahmen in Form eines kombinierten Fuss-/Radwegs möglich.

Abschnitt C:

Abschnitt C etwa 150 m vor der Einmündung Langrütistrasse und der Bahnstation Chämleten liegt innerorts. Dem Radverkehr ist es nur auf etwa einem Drittel des Abschnitts Richtung Holzhausern gestattet, das Trottoir zu benützen. Auf dem übrigen Teil des Abschnitts fehlt eine Radverkehrsinfrastruktur. Die Fahrbahnbreite liegt unter 7 m, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h und der DTV liegt bei ca. 9300 Fahrzeugen. Die Fahrbahnbreite ist zu schmal, um Radstreifen zu markieren. Langfristig ist zu prüfen, ob der Radverkehr separat geführt werden kann.

Abschnitt D:

Abschnitt D liegt innerorts zwischen den Bahnstationen Chämleten und Zythus. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,8 m und die Geschwindigkeit ist mit 50 km/h signalisiert. Der DTV beträgt ca. 9000 Fahrzeuge. Richtung Cham ist ein Radstreifen durchgehend markiert. Richtung Holzhausern wird der Radverkehr abwechselnd auf dem Radstreifen oder auf dem Trottoir mit der Signalisation «Radverkehr gestattet» geführt. In diesem Abschnitt besteht bereits eine durchgehende Radverkehrsinfrastruktur. Die Markierung einer Kernfahrbahn ist deshalb nicht angezeigt.

Abschnitt E:

Der Abschnitt E zwischen Zythus und Einmündung Bahnhofstrasse weist eine Fahrbahnbreite zwischen 6,8 und 7,3 m auf. Eine Radverkehrsinfrastruktur fehlt. Der DTV liegt bei annähernd 10 000 Fahrzeugen und die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die minimale Fahrbahnbreite für die Markierung einer Kernfahrbahn ist nicht eingehalten. Abschnitt E ist zu schmal, um eine Kernfahrbahn zu markieren.

Abschnitt F:

Im Abschnitt F zwischen Bahnhofstrasse und Rabenkreisel sind bereits heute beidseitig Radstreifen markiert, wobei mit der Fahrbahnbreite von 8,5 m eine klassische Markierung der Radstreifen und der Mittelmarkierung möglich war. Eine Änderung ist daher nicht angezeigt. Der Abschnitt liegt im zukünftigen Autoarmen Zentrum (AAZ) von Cham, welches mit der Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) deutlich entlastet wird. Zukünftig wird hier ein Niedriggeschwindigkeitsregime in Form einer Tempo-30-Zone angestrebt. In einer Tempo-30-Zone sind keine Radverkehrsinfrastrukturen vorgesehen, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

5. Fazit

Wir stimmen der Einschätzung der Postulanten zu, dass eine durchgehende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Luzernerstrasse fehlt. Dort, wo keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist, kann allerdings die fehlende Breite der Fahrbahn nicht durch eine Kernfahrbahn gelöst werden. Die minimalen Anforderungen an die Breite von 7,5 m sind nicht eingehalten. Hinzu kommt, dass die Luzernerstrasse wegen dem hohen Schwerverkehrsanteil und dem DTV zwischen 9000 und 10 000 Fahrzeugen bereits in einer kritischen Kategorie liegt, um überhaupt Kernfahrbahnen in Betracht zu ziehen. Die vorliegende Überprüfung ging von der günstigen Annahme aus, dass Radstreifen mit 1,25 m markiert werden. Aufgrund der Verkehrssicherheit werden in der aktuellen Forschung und beispielsweise auch im Merkblatt «Kernfahrbahn» der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu Radstreifen von 1,5 m gefordert.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit können deshalb entlang der Luzernerstrasse auf den Abschnitten ohne Radverkehrsinfrastruktur im Bestand keine Kernfahrbahnen markiert werden. Die Fahrbahn ist auf den meisten Abschnitten zu schmal. Auf den Abschnitten mit einer Radverkehrsinfrastruktur erübrigen sich Kernfahrbahnen ebenfalls, da entweder bereits normgerechte Radstreifen und ein genügend breiter Strassenquerschnitt vorhanden oder der Radverkehr auf dem Trottoir gestattet ist.

6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat (Vorlage Nr. 3112.1 - 16342) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 8. Juni 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart