



Kantonsratsbeschluss

betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (Veloverkehr)

Bericht und Antrag der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr
vom 11. April 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr befasste sich am 11. April 2025 an einer halbtägigen Sitzung mit dieser Richtplananpassung. Von der kantonalen Verwaltung nahmen an der Sitzung Statthalter und Baudirektor Florian Weber, Kantonsplaner René Hutter und Roman Wülser, Generalsekretär der Baudirektion, teil. Das Protokoll verfasste Christa Hegglin, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Der kantonale Richtplan soll in den Kapiteln M 4.1 und M 4.9 (Veloverkehr) angepasst werden. Der Kantonsrat setzte im Juni 2023 im Rahmen des Mobilitätskonzepts die neuen Beschlüsse zum Veloverkehr (M 4.1) im Richtplan fest. Er beauftragte den Regierungsrat, gestützt auf das neue Bundesgesetz über Velowege die notwendigen Netze in den kantonalen Richtplan zu integrieren.

Mit der vorliegenden Anpassung wird diesen Vorgaben entsprochen. Das Zuger Velowegnetz besteht aus einem Alltags- und einem Freizeitnetz und umfasst gesamthaft 527 Kilometer. Das Freizeitnetz entstand in einem breit abgestützten Prozess mit allen betroffenen Anspruchsgruppen.

Die ausführliche Ausgangslage für die vorliegende Richtplananpassung ist im Bericht und Antrag des Regierungsrats wiedergegeben (Vorlage Nr. 3886.1 - 18061), so dass darauf verwiesen werden kann. Der Bericht der Kommission folgt streng der Synopse.

2. Eintretensdebatte

Nach einer kurzen Einführung des Baudirektors hat der Kantonsplaner anhand einer Präsentation die einzelnen Kapitel der Richtplananpassung vorgestellt. Anschliessend fand eine Eintretensdebatte statt.

Seitens der Kommission wurden in der Folge mehrere Fragen aufgeworfen. Auf eine erste Frage seitens der Kommission hin bestätigte der Kantonsplaner, dass in der vorliegenden Vorlage einzig der behördenverbindliche Richtplaneintrag beraten werde, welcher nicht die grundeigentümerverbindliche Sicherung darstellt. Der Richtplaneintrag weist jedoch das öffentliche

Interesse aus. Nach dem Beschluss des Kantonsrats im Richtplan erfolge die Sicherung der Velowege mittels Dienstbarkeitsverträgen oder die Öffentlicherklärung. Dies nur soweit, als die entsprechenden Wege nicht bereits öffentlich sind. Für das Alltagsnetz und die Velo-Routen gehe der Regierungsrat davon aus, dass – mit einzelnen Ausnahmen – keine zusätzlichen Dienstbarkeiten notwendig seien, da diese Routen bereits heute auf öffentlichen Strassen und Wegen verlaufen würden. Ausserhalb des Waldes sei das Biken entsprechend an vielen Orten erlaubt, auch wenn dies nicht explizit beschildert werde. Der Baudirektor ergänzte, dass der Richtplaneintrag für die Gemeinden verbindlich sei, bei der genauen Linienführung bestehe aber ein Spielraum. Beispielsweise könne bei einem Landwirtschaftsbetrieb eine Route um die Scheune herum verlegt werden (Stichwort Hofdurchfahrt bzw. Bewirtschaftung).

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob es möglich sei, zwecks besserer Übersichtlichkeit eine gemeinsame Karte mit den kantonalen und kommunalen Netzen zu erstellen. Der Kantonsplaner bejahte dies, führte jedoch aus, dass dafür zunächst die Ortsplanungsrevisionen, die zurzeit noch laufen, abgewartet werden müssten.

In der Kommission wurde anschliessend gefragt, ob bei einer Öffentlicherklärung oder einem Dienstbarkeitsvertrag das Eigentum weiterhin bei der Grundeigentümerschaft bleibe und wer für den Unterhalt zuständig sei. Der Kantonsplaner bestätigte, dass das Eigentum beim Grundeigentümer bleibe. Der Unterhalt der Bike-Routen erfolge durch die Gemeinden oder den Kanton gemäss dem Gesetz über Strassen und Wege (GSW; BGS 751.14).

Als nächstes wurde gefragt, ob mit E-Bikes im Bericht und Antrag des Regierungsrats auch «Töffli» oder möglicherweise sogar «Trottinets» gemeint seien. Der Baudirektor erklärte, dass die Grundlage dazu die Signalisationsverordnung (SSV) des Bundes sei, die in Kürze angepasst werde. Diese sei verbindlich. Der Kantonsplaner ergänzte, dass in der Vorlage mit «Velo» auch E-Bikes bis 25 km/h gemeint seien. Mit der kommenden Anpassung der SSV würden voraussichtlich auch E-Bikes bis 45 km/h auf dem Velowegnetz gestattet. Die Sicherheitsdirektion habe erst kürzlich ein Schreiben dazu an alle Gemeinden versandt. Konkret bedeute dies, dass an den Stellen, bei denen derzeit das langsame E-Bike zugelassen sei, das schnelle jedoch nicht, die Verbotstafeln um ein zusätzliches Schild ergänzt werden müssten. Dies schliesst dann die schnellen E-Bikes wieder aus.

Schliesslich wurde seitens der Kommission gefragt, ob die Velo-Abstellplätze im Richtplan nicht ebenfalls berücksichtigt werden sollten. Der Kantonsplaner erklärte, dass im Richtplan (Kapitel M 4.1.3.3) bereits ein Auftrag an den Kanton und die Gemeinden enthalten sei, für genügend, vorzugsweise überdachte Velo-Abstellplätze zu sorgen, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinden würden dies bekanntermassen bei Bahnhöfen und Bebauungsplänen bereits umsetzen und der Kanton habe in der Vergangenheit Velo-Abstellplätze bei S-Bahnhaltestellen mitfinanziert. Auch mit den Geldern aus dem Agglomerationsprogramm könne der Kanton solche Projekte mitfinanzieren.

In der Folge stimmte die Kommission über das Eintreten auf die gesamte Vorlage ab. In der Abstimmung beschloss die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr einstimmig und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage Nr. 3886.2 - 18062 des Regierungsrats.

Nach einer entsprechenden Frage der Kommission erklärte der Kantonsplaner, dass bei den Bike-Routen die grossen Grundeigentümerschaften (vor allem im Wald) in den Prozess involviert worden seien. Beim Alltagsnetz und den Velo-Routen sei dies nicht notwendig gewesen, da diese oftmals bereits heute bestehen oder auf öffentlichen Strassen und Wegen verlaufen.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

Richtplantext M 4 Infrastruktur und Erreichbarkeiten

a) *M 4.1 Handlungen*

Die Kommission stimmte der beantragten Richtplananpassung ohne Diskussion zu.

b) *M 4.9 Kantonales Velowegnetz*

Die Kommission stimmte dem neuen Titel ohne Diskussion zu.

c) *M 4.9.1 Angebot*

Nach kurzer Diskussion der Beispiele in Ziff. 3 erklärte der Kantonsplaner, dass die nicht abschliessenden Beispiele zeigen sollen, was mit dem Satz gemeint sei. In der Kommission wurde in der Folge der Antrag gestellt, die Beispiele zu streichen, da diese nicht notwendig seien.

Die Kommission stimmte dem Antrag, die Beispiele in M 4.9.1 (Ziff. 3) zu streichen mit 10 zu 5 Stimmen zu.

d) *M 4.9.2 Vorhaben Nr. 1*

Auf eine Frage hin erklärte der Kantonsplaner, dass der Hintergrund dieses Vorhabens ein erheblich erklärtes Postulat sei.

Die Kommission stimmte dem Vorhaben Nr. 1 in der Folge stillschweigend zu.

e) *M 4.9.2 Vorhaben Nr. 2, Nr. 3 (Streichung), Nr. 4 (Streichung) und Nr. 5*

In der Kommission wurde zu Vorhaben Nr. 5 gefragt, ob dafür Fruchtfolgeflächen benötigt werden. Der Kantonsplaner verneinte dies und führte aus, dass diese nur beansprucht werden müssten, wenn ein komplett neuer Weg gebaut werden würde.

Die Kommission stimmte in der Folge allen Anträgen stillschweigend zu.

f) *M 4.9.2 Vorhaben Nr. 6*

In der Kommission wurde die Frage gestellt, weshalb dieser, in der Mitwirkung noch vorhandene Weg gestrichen werden solle. Der Kantonsplaner erklärte, dass grosser Widerstand seitens verschiedener betroffenen Grundeigentümerschaften für eine beschilderte Bike-Route bestehe. Deshalb wird ein neuer Auftrag formuliert, für die Beziehung Neuheim–Sihlbrugg eine alternative Route zu finden.

Die Kommission stimmte in der Folge dem Vorhaben Nr. 6 stillschweigend zu.

g) *M 4.9.2 Vorhaben Nr. 7*

Die Kommission stimmte nach kurzer Diskussion dem Vorhaben Nr. 7 stillschweigend zu.

Richtplankarte, Teilkarte M 4.9 Velowegnetz

In der Kommission wurden Fragen zum konkreten Verlauf der Velobahnen gestellt. Insbesondere, wieso die Velobahn nicht bis zur Grenze des Kantons Zürich verlängert werde, z. B. von Baar nach Sihlbrugg oder von der Lorzenebene bis nach Knonau oder von Cham an die Kantonsgrenze nach Sins, oder weshalb die Strecke zwischen Baar–Lättich bis ins Dorf gestrichen worden sei.

Der Kantonsplaner erklärte dazu, dass die geplante Velobahn die heutige, bestehende Alltagsroute aufwerte, die mit verschiedenen Ausnahmen bereits 4 Meter breit sei. Die Kommission habe soeben Folgendes beschlossen (M 4.9.1, Ziff. 3): *«Die Velobahn ermöglicht ein schnelles und unterbrucharmes Fahren. Sie hat den höchsten Ausbaustandard und ist wo immer möglich eigentrassiert.»* Diese herausfordernden Ansprüche sollten nur an ausgewählte Linien gestellt werden, nämlich dort, wo die Frequenzen heute und zukünftig gross seien. Diese Frequenzen würden beispielsweise in Walterswil nicht erreicht. Zudem setze der Kanton Zürich die Route nicht über den Hirzel oder ins Sihltal fort. Zwischen Knonau und Steinhausen bestehe bereits heute eine gute Veloroute, auch wenn sie nicht 4 Meter breit sei. Im Westen wird die Velobahn im Kanton Luzern nahtlos fortgesetzt, weswegen sie bis zur Kantonsgrenze verlaufe. Die Velobahn verlaufe im Grundsatz zwischen den Bahnhöfen Baar, Zug und Rotkreuz mit einem Ast ins Rontal. Es sei nicht realistisch, ein Eigentrasse durch das Dorf Baar umzusetzen. Zudem schliesse auch hier das Alltagsnetz nahtlos beim Bahnhof Baar an.

In der Kommission wurde in der Folge der Antrag gestellt, den kommunalen Gleisweg (ab Bahnhof Steinhausen) mit östlicher Weiterführung entlang den SBB-Geleisen zum Chamer Veloweg, der in der Vorlage des Regierungsrats nicht berücksichtigt wurde, aufzunehmen.

Der Kantonsplaner führte dazu aus, dass das kantonale Velowegnetz in diesem Raum bereits überdurchschnittlich dicht sei. Es stehe der Gemeinde Steinhausen frei, diesen Radweg ins kommunale Wegnetz aufzunehmen.

Die Kommission lehnte den Antrag mit 11 zu 4 Stimmen ab und stimmte der Anpassung der Richtplankarte stillschweigend zu.

Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung nahm die Kommission die Vorlage Nr. 3886.2 - 18062 mit der von der Kommission beschlossenen Änderung einstimmig und ohne Enthaltungen an.

Parlamentarischer Vorstoss

Motion von Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter betreffend Velo- und Skating-Verbindung ins Sihltal (Vorlage Nr. 1693.1 - 12778)

Der Regierungsrat beantragt, die Motion als erledigt abzuschreiben.

Ein Teil der Kommission vertrat die Haltung, dass die Motion erst als erledigt abgeschrieben werden solle, wenn die Veloverbindung realisiert sei. In der Kommission wurde dazu die Frage gestellt, weshalb man den alternativen Weg nicht im Richtplan lasse, bis man Gewissheit habe, ob das Bundesamt für Strassen ASTRA in Bern eine Verbindung realisiere.

Der Kantonsplaner erklärte, dass der Veloweg am Rand des Industriegebiets am falschen Ort sei. Für das Alltagsnetz brauche es eine gute Verbindung entlang der Hauptstrasse. Eine solche Verbindung fehle heute, das sei unbestritten. Auch für den Bus müsse eine bessere Lösung erarbeitet werden. Das Astra arbeite daran. Es finde demnächst ein Treffen mit dem Astra-Direktor statt und dabei könne dies thematisiert werden. Doch letztlich entscheide das Astra, wann ein Projekt umgesetzt werde.

Die Kommission beschloss in der Folge mit 8 zu 7 Stimmen, die Motion Nr. 1693.1 - 12778 nicht abzuschreiben.

4. Antrag

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr beantragt dem Kantonsrat:

- a) auf die Vorlage Nr. 3886.2 - 18062 einzutreten und dieser mit der von der Kommission beantragten Änderung in der Synopse gemäss Vorlage Nr. 3886.3 - 18179 zuzustimmen;
- b) die Motion von Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter betreffend Velo- und Skating-Verbindung ins Sihltal (Vorlage Nr. 1693.1 - 12778) nicht als erledigt abzuschreiben.

Walchwil, 11. April 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr

Der Präsident: Peter Rust

Beilage:

- Synopse RUV, Stand 27. Mai 2025