Stadt Zug
Stadtrat

Nr. 2384

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Motion der Fraktion Alternative-CSP betreffend Bike to school/Masterplan Velo

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 2. Februar 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. September 2014 hat die Fraktion Alternative-CSP die Motion betreffend Bike to school/Masterplan Velo eingereicht. Sie verlangt, dass die Stadt Zug in Zusammenarbeit mit dem Kanton die innerstädtischen Veloverbindungen, insbesondere zwischen den bevölkerungs- und kinderreichen Wohngebieten und den Oberstufenschulhäusern, verbessert und diese sicher, komfortabel und direkt – soweit möglich – als eigentliche „Velobahnen" gestaltet. Dazu sei ein „Masterplan Velo" zu erstellen und umzusetzen. Konkret muss dieser mindestens folgende Achsen und Verbesserungen vorsehen:

- von Oberwil dem See entlang zur Musikschule/Bahnhof Zug
- von Oberwil über Fridbach/Löberenstrasse zu Loreto/Kantonsschule
- von Zug West entlang der General-Guisan-Strasse, Abzweiger zur Musikschule, sichere Querung des Bahnhofs (Gubelloch) zum Metalli/Bergliweg und zur Kantonsschule
- von Zug West entlang der Feldstrasse zu Göbli/Kantonsschule
- entlang des Zugerberghanges auf Waldheimstrasse/Fadenstrasse zum Loreto
- sichere Verbindung Kantonsschule – Loreto bergwärts durch Mitbenutzung Trottoir
- gemeinsame Nutzung Bergliweg Loreto – Bahnhof durch Fussgänger und Velofahrer
- Prüfung einer Mechanisierung des Hänggelisteiges durch eine Kaskade von Rolltreppen, bei denen die Mitnahme eines Velos (bzw. Einkaufstrolleys) bergwärts möglich ist. (Vorbild: Aufstieg zum Park Guëll in Barcelona)

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Motionstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 30. September 2014 hat der Grosse Gemeinderat die Motion dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir unterbreiten Ihnen hiermit einen Zwischenbericht zur Motion der Fraktion Alternative-CSP vom 2. September 2014 betreffend Bike to school/Masterplan Velo.

Ausgangslage
Das Projekt „Stadttunnel“ wurde am 14. Juni 2015 vom Stimmvolk verworfen. Dieses Projekt wäre innerhalb des „Zentrums Plus“ für den Fuss- und Veloverkehr vorteilhaft gewesen. Gemeinsam mit der kantonalen Baudirektion sind nun neue Lösungsansätze gefragt. Der Stadtrat ist bereit, diese mit dem Kanton zu erarbeiten. Er wird sich deshalb bei der Ausarbeitung des neuen Raumordnungskonzeptes (ROK) und des neuen Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) durch den Kanton engagieren und die verschiedenen Interessen der Stadtzuger Bevölkerung in Bezug auf Mobilität vertreten.

Der Stadtrat anerkennt das Velo als wichtiges, innerstädtisches Transportmittel. Es zählt als Fortbewegungsmittel in Agglomerationen und Städten zu den schnellsten Transportmitteln von Tür zu Tür. Velofahren ist gesund, kostengünstig und platzsparend. Entsprechend soll diese Mobilitätsform gefördert werden. Im behördenverbindlichen städtischen Richtplan Verkehr, Teil Langsamverkehr, heisst es im dazugehörenden Richtplantext unter V14: „Das kommunale Radstreckennetz wird partiell ergänzt. Attraktiv gestaltete Wege verbinden die Zentren, die Wohnquartiere, die Arbeitsschwerpunkte sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Netzergänzungen werden mit Priorität realisiert.“

In der Stadt Zug gibt es bereits heute zahlreiche Strecken mit Radstreifen. Daneben existieren Routen, wo Velos abseits der Strassen auf abgetrennten Bereichen zusammen mit Fussgängerinnen und Fussgängern geführt werden (Fussweg mit gestattetem Veloverkehr, ohne Befahrungspflicht). Ausserdem sind einzelne Verbindungen mit der Signalisation „kombinierter Radweg/Gehweg“ (mit Befahrungspflicht) vorhanden. In verschiedenen Situationen sind Strassenstücke mit dem Signal 2.14 „Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder“ signalisiert, die Durchfahrt für Velos hingegen ist gestattet. Sackgassen sind vielerorts für Velos durchgehend befahrbar und in Einbahnsituationen wird – sofern dies aus Sicherheitsgründen möglich ist – der Veloverkehr im Gegenverkehr zugelassen. Trotz dieser Vorkehrungen gibt es noch Situationen, wo der Veloverkehr unterbrochen wird. Mit weiteren Verbesserungsmassnahmen im Bereich der Velorouten zu den diversen Schulhäusern soll das Velofahren auch Kindern und Jugendlichen auf einem genügend hohen Sicherheitsniveau ermöglicht werden. Das Ziel ist es, schon in jungen Jahren möglichst viele Personen an das Velo heranzuführen. Sie werden dann auch in Zukunft das Fahrrad oder das E-Bike als ihr praktisches, innerstädtisches Verkehrsmittel wählen und dadurch das Strassennetz entlasten.

Vorgehen
Für Abklärungen zur Beantwortung der vorliegenden Motion wurde ein Bericht beim Ingenieurbüro SNZ aus Zürich in Auftrag gegeben und eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern und Vertreterinnen des Kantons, der Stadt, der Motionäre und von Pro Velo Zug eingesetzt. Die Erstellung des Berichts Masterplan Velo „Bike to school“ kostete CHF 33‘000.00 und wird über das Konto 3130.40/5700, Studien und Planungen, abgerechnet. Der Bericht enthält eine aktuelle Bestandesaufnahme der wichtigsten Schulwegrouten mit Lücken und Problemstellen. Im Zusammenhang mit Bebauungsplanverfahren und anstehenden Strassensanierungen oder Tiefbauarbeiten (siehe Projektliste im Bericht SNZ, Kapitel 6.5, Anhang), werden die Lücken und Problemstellen vertieft geprüft und Verbesserungen umgesetzt. Im Bereich der Kantonsstrassen ist die Stadt Zug bei der Umsetzung von Massnahmen auf die Mitwirkung der Baudirektion des Kantons Zug angewiesen.

Umsetzung und Kosten

Die Massnahmen sollen fortlaufend – zusammen mit notwendigen Strassensanierungen – umgesetzt werden. Dieses Vorgehen gewährleistet, die baulichen Massnahmen in einem guten Kosten-/Nutzenverhältnis zu realisieren. Problemstellen, die gemäss Ziff. 6, Problemliste, im Anhang zum Bericht des Ingenieurbüros SNZ als „einfach" bezeichnet werden, sollen innerhalb der nächsten zwei Jahre angepasst werden. Es sind dies die folgenden Stellen:

Problemstelle	Massnahme	Gemeindestrasse	Kantonsstrasse
Nr. 12a Zufahrt Ost zu SBB-Unterführung „Gubelloch"	Einfärben der vorhandenen Radstreifen	x	
Nr. 13 Querung Dammstrasse von West nach Ost	Velofurt beim Fussgängerstreifen Richtung Bahnhof	x	
Nr. 14 Querung Gubelstrasse bei Kreisel Dammstrasse	Velofurt beim Fussgängerstreifen auf der Westseite des Kreisels	x	
Nr. 15 Gubelstrasse	Fussweg und Velo gestattet beidseitig einführen	x	
Nr. 16 Kreisel Aabach-strasse	Velofurten bei den Fussgängerstreifen (provisorisch da Kreisel total erneuert wird)	x	
Nr. 17 Kreisel Allmendstrasse	Velofurten bei den Fussgängerstreifen	x	
Nr. 22 Baarer- Äussere Güterstrasse	Velofurt bei Fussgängerschutzinsel zu Mattenstrasse; Fussweg und Velo gestattet auf nördlichem Trottoir		x
Nr. 25 Kreisel Feldstrasse	Velofurt von Komb. Rad-/Gehweg auf Nordseite bei Fussgängerstreifen Feldstrasse		x
Nr. 30 Lüssiweg	Fussweg und Velo gestattet auf Trottoir entlang Lüssiweg Richtung Rüschenhof	x	
Nr. 32 Alte Baarerstrasse	Fussweg und Velo gestattet auf Trottoir entlang Alte Baarerstrasse Richtung Loreto	x	
Nr. 40 Aegeri-/Fadenstrasse	Velofurt bei bestehender Fussgängerschutzinsel		x
Nr. 50 Aegeri-/Löberenstrasse - Rosenbergweg	Zusätzliche Schutzinsel mit Velofurt für Fussgänger und Velofahrer		x
Nr. 51 Kirchmattschulhaus	Abflachung und Verbreiterung bestehende Rampe	x	
Nr. 62 Zugerbergstrasse	Linksabbiegebeziehung in St. Oswaldsgasse markieren	x	
Nr. 70 Vorstadt-/Rigistrasse	Warteräume bei Fussgängerstreifen, Verkehrstrennung mit Piktogrammen	x	
Nr. 71 Bundeplatz	Fussweg mit Velo gestattet Richtung Alpenstrasse	x	
Nr. 72 Alpenstrasse	Velofurten über die Fussgängerstreifen Richtung Musikschulhaus		x

Bei Problemstellen auf Kantonsstrassen ist der Lösungsfortschritt abhängig von Entscheiden der kantonalen Instanzen.

Anpassungen, die als „komplex" bezeichnet werden, sind innerhalb der nächsten zwei bis vier Jahre bei folgenden Problemstellen geplant:

Problemstelle	**Massnahme**	**Ausführung**
Nr. 10 Gubelstrasse/Lauriedweg Ersatz Werkleitungen	Einbau Schutzinseln bei Fussgängerstreifen, bringt auch Verbesserung bei der Abbiegebeziehung Lauriedstrasse	2017 - 2018
Nr. 23 Äussere Güterstrasse	Sanierung und Gestaltungs- und Betriebskonzept	bis 2020
Nr. 73 Kreuzung Gotthardstrasse – Grafenaustrasse	Änderung der Vortrittsverhältnisse	2018

Die Verbesserungen der weiteren „komplexen" Problemstellen, insbesondere auf Kantonsstrassen, sind in Verbindung mit Gestaltungs- und Betriebskonzepten erst langfristig möglich.

Zusätzlich bestehen verschiedene kurz- bis längerfristige Projekte, die einen Einfluss auf die Veloführung ausüben:

Projekt	Einfluss auf Veloführung/Massnahme
A – Begegnungszone Lauriedstrasse	Das Projekt ist umgesetzt. Die Velofahrenden auf dem Weg zur Schule benützen die Route Gubelstrasse – Lauriedstrasse – Metallstrasse via LSA Industriestrasse – Metallstrasse. Vgl. auch den Text zu Problemstelle Nr. 10 ff.
B – General-Guisan-Strasse; Auffüllen Grundwasserwanne	Durch die Auffüllung wird ein hauptsächlich separater Veloweg auf der Südseite möglich.
C – General-Guisan-Strasse – Letzistrasse	Durch die Sanierung der GGS, inklusive Kreuzung Letzistrasse, können die Fussgänger- und Velobeziehungen sicherer gemacht werden.
D – Gestaltungs- und Betriebskonzept Herti	2016 werden die Radstreifen (Kernfahrbahn) bis zum Kreisel Feldstrasse ergänzt.
E – Ausbau Göblistrasse	Im Rahmen der Bebauung Lüssi – Göbli wird die Göblistrasse aus- und umgebaut und mit einer neuen Querungsstelle für die kantonale Radroute ausgerüstet.
F – Sanierung Industriestrasse	2017 bis 2018 soll die Industriestrasse saniert werden. Im Abschnitt Mattenstrasse bis Göblistrasse ist im Bereich der Schulhäuser eine Tempo-30-Zone geplant, die die Sicherheit für Velofahrende erhöht.
G – Gestaltungs- und Betriebskonzept Alpenstrasse	2016 wurde ein Gestaltungs- und Betriebskonzept in Auftrag gegeben, das auch grossen Einfluss auf die Veloführung hat. Unter anderem soll die Beziehung für Velofahrer vom See in Richtung Bahnhof massgeblich verbessert werden.
H – Gestaltungs- und Betriebskonzept Mänibachstrasse	Mit der Übernahme der Mänibachstrasse durch die Stadt soll im Vorfeld zur Sanierung geprüft werden, ob sich die Strasse für eine Tempo-30-Zone eignet.
I – Gestaltungs- und Betriebskonzept Hofstrasse Süd	In diesem Abschnitt soll ein Gestaltungs- und Betriebskonzept langfristig die Einführung einer Tempo-30-Zone ermöglichen.

Die geforderte Mechanisierung des Hänggelisteigs durch eine Kaskade von bergwärts führenden Rolltreppen wird aufgrund sehr hoher Investitions- und Unterhaltskosten nicht weiter verfolgt. Die Finanzierung wird jeweils im ordentlichen Budgetprozess berücksichtigt. Die Massnahmen aus dem Bericht SNZ sollen zudem als Grundlage für das GVK des Kantons dienen und bei der Überarbeitung des Richtplans Langsamverkehr der Stadt Zug berücksichtigt werden.

Mit der Umsetzung des vorliegenden Masterplans Velo „Bike to school" werden die wichtigen Veloverbindungen aus den Quartieren zu den Oberstufenschulhäusern und der Musikschule im Verlauf der nächsten Jahre zunehmend sicherer und komfortabler ausgebaut. Die einzelnen Massnahmen stehen der künftigen Verkehrsplanung im Rahmen des ROK bzw. des GVK nicht im Weg, vielmehr unterstützen sie diese. Die Forderungen der Motion können damit – bis auf die Mechanisierung des Hänggelisteigs – grösstenteils kurz- bis mittelfristig, teilweise aber auch erst langfristig, unter Berücksichtigung der allgemeinen Sparbemühungen, umgesetzt werden.

Antrag
Wir beantragen Ihnen,
- auf die Vorlage einzutreten,
- den Bericht des Stadtrates zur Kenntnis zu nehmen und
- die Motion der Fraktion Alternative-CSP betreffend Bike to school/Masterplan Velo im Sinne der Erwägungen erheblich zu erklären.

Zug, 2. Februar 2016

Dolfi Müller
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilagen:
- Motion der Fraktion Alternative-CSP vom 2. September 2014 betreffend Bike to school/Masterplan Velo
- Bericht Masterplan Velo „Bike to school" der SNZ vom 11. Dezember 2015

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat Urs Raschle, Departementsvorsteher, Tel. 041 728 22 51.