

| | |
|--------------------------------|------------|
| Parlamentarischer Vorstoss GGR | |
| Eingang : ... | 30.06.2020 |
| Bekanntgabe im GGR : ... | 08.09.2020 |
| Überweisung im GGR : ... | 08.09.2020 |

Zug, 30.06.2020

Stadtrat
der Stadt Zug
c/o Stadtkanzlei
Stadthaus
6300Zug

Motion Velostadt

Motion:

Die Stadt Zug erstellt in Zusammenarbeit mit dem Kanton eine innerstädtische Veloinfrastruktur mit sicheren, bequemen und direkten Verbindungen zwischen den Wohnquartieren und wichtigen Schul-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsorten sowie mit ausreichenden (gedeckten) Veloabstellplätzen an diesen Orten.

- Diese Verbindungen dienen als Rückgrat eines innerstädtischen Velonetzes, weisen eine hohe Qualität auf und sind klar als Velorouten erkennbar (sowohl für die Benutzer als auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer).
- Wo möglich werden sie auf separaten Spuren geführt, erlauben das Nebeneinanderfahren und haben Vortritt vor querenden/einmündenden Nebenstrassen.
- Die wichtigsten Destinationen sind ausgeschildert.
- Über längere Strecken sollten für Velofahrende möglichst wenige «Kein-Vortritt-Situationen» entstehen. Das Ziel muss sein, dass eine Situation erreicht wird, wie sie aktuell der motorisierte Individualverkehr auf den parallel verlaufenden Hauptachsen kennt.
- Velostreifen auf Hauptstrassen mit Tempo 50 oder mehr erfüllen die Sicherheits- und Qualitätsanforderungen für solche Veloverbindungen nicht genügend. Deshalb soll diese Option nur in Ausnahmefällen und nur wenn keine bessere Möglichkeit besteht, angewendet werden.
- Die im „Schwachstellenkatalog“ von ProVelo Zug (Beilage) aufgeführten Mängel des bestehenden Velonetzes, die auf Stadtzuger Boden liegen, werden behoben.

Begründung:

Die verkehrsarmen Wochen während des Corona-Lockdowns zeigten deutlich auf, über welche hervorragende Infrastruktur die motorisierten Verkehrsteilnehmer in der Stadt Zug verfügen. Breite, perfekt unterhaltene und gut ausgeschilderte Strassen mit ausreichenden und sicheren (es gibt kaum Fahrzeugdiebstahl) Abstellplätzen an allen relevanten Orten. Die Benutzung von Motorfahrzeugen zur Fortbewegung ist dank dieser hervorragenden Infrastruktur äusserst bequem und sicher. Das führt dazu, dass sie auch rege genutzt wird, ja sogar übernutzt: Das grösste Problem für Autofahrende sind Staus und Parkplatzmangel wegen Verkehrsüberlastung, die hervorragende Strasseninfrastruktur wird zum Opfer ihres eigenen Erfolgs.

Die Lösung dieses Problems wird seit über 50 Jahren nach dem Motto «mehr vom Gleichen» gesucht. Immer neue Strassen sollen die bestehenden entlasten, immer mehr Parkhäuser werden errichtet. Der Erfolg ist jeweils höchstens kurzfristig. Die Konsequenzen dieser Art der Mobilität sind hingegen langfristig: Zersiedlung der Landschaft, Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, unattraktive Innenstädte und Wohnlagen entlang der Strassen, Luftverschmutzung, Klimaerwärmung etc. Mit einer Elektrifizierung der Fahrzeugflotte werden nur wenige dieser Probleme gelöst, insbesondere das Platzproblem bleibt: Im städtischen Gebiet ist zu wenig Fläche vorhanden, um allen ein zügiges Vorwärtskommen und einen Abstellplatz für die grossen Fahrzeuge zu garantieren.

Als Alternative bietet sich – ebenfalls besonders im städtischen Umfeld – das Velo an. Es ist innerstädtisch bei weitem das effizienteste Transportmittel. Es ist umweltschonend weil leise und weitgehend emissionsfrei, platzsparend und leistet bei regelmässiger Benutzung einen Beitrag zu Bewegungs- und Gesundheitsförderung.

Ausländische Verkehrsexperten aus fortschrittlichen Ländern staunen oft, unter welchen misslichen, ja gar lebensgefährlichen Bedingungen hierzulande trotz allem Velo gefahren wird und leiten aus dieser offensichtlichen Bereitschaft zum Velofahren ein riesiges Potenzial ab, wenn eine geeignete Infrastruktur geschaffen wird.

Als Massstab für eine geeignete Infrastruktur können die Erfahrungen aus bezüglich Veloverkehr fortschrittlichen Ländern (z.B. Niederlande, Dänemark, Deutschland, ...) oder ganz einfach der Standard genommen werden, der für motorisierte Verkehrsteilnehmer selbstverständlich ist: Sichere, durchgehende und komfortable Verbindungen praktisch überall hin, ohne Baustellensignalisationen und Sonntagsspaziergänger mitten auf der Fahrbahn. Mischverkehr mit Motorfahrzeugen und Fussgängern hat sich wenig bewährt und soll möglichst vermieden werden.

Die bestehenden Veloverbindungen werden – zu Recht – als wenig sicher und komfortabel empfunden. Sie taugen allenfalls für Schönwetter-Wochenendausflüge, wo es nicht drauf ankommt, wohin und wie schnell die Reise geht. Die Wahrscheinlichkeit, im Alltagsverkehr schwer oder gar tödlich zu verunfallen, ist pro gefahrenem Kilometer mit dem Velo fast 10 mal höher als mit dem Auto. Hauptursachen sind dabei Kollisionen mit Motorfahrzeugen, gefolgt von Stürzen, häufig wegen Randsteinüberfahrten. Entsprechend trauen sich viele Einwohner der Stadt Zug im Alltag kaum aufs Velo, geschweige denn, dass sie ihre Kinder diesen Unbillen und Gefahren aussetzen wollen.

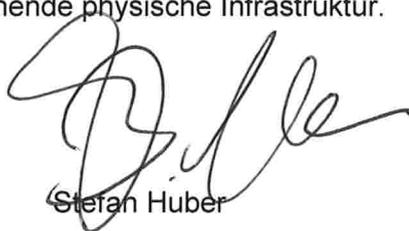
Der Aufbau einer adäquaten Infrastruktur für Velofahrende ist die deutlich günstigere und nachhaltigere Lösung zur Entlastung der Strassen als deren weiterer Ausbau. Jeder Velofahrer mehr verkürzt den Feierabendstau um gute fünf Meter. Wir sollten es uns nicht länger leisten, dieses Potenzial zur Verbesserung der Lebensqualität aller ungenutzt zu lassen. Der Zeitpunkt ist zwar spät, aber gerade günstig: Das im Rahmen der Ortsplanungsrevision auszuarbeitende Mobilitätskonzept braucht dringend klare Zielvorgaben.

Das Zuger Stimmvolk hat dieses Ziel mit der Annahme der 2000-Watt Initiative bereits vor Jahren vorgegeben. Mit der grossen Zustimmung zum Bundesbeschluss Velo wurde vor zwei Jahren nochmals ein klares Signal gegeben. Zur konkreten Umsetzung braucht es jetzt entsprechende Investitionen in ein städtisches Veloverkehrsnetz, das diesen Namen verdient und das so alltagstauglich und attraktiv ist, dass der gewünschte Umsteigeeffekt eintritt.

Nicht zuletzt angesichts des erwarteten Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Verdichtung der Stadt bleibt uns eigentlich gar nichts anderes übrig, wenn wir einen permanenten Verkehrskollaps verhindern, sondern im Gegenteil die Lebensqualität in der Stadt noch steigern wollen. Auch für (gemäss städtischem Strategiepapier) „unbeschwertes, flexibles Reisen“ mit neuen Mobilitätsformen in der „Smart City“ reicht das Smartphone nicht aus – es braucht dazu auch die entsprechende physische Infrastruktur.



Maria Hügin



Stefan Huber

Christoph Iten



Jérôme Peter



Patrick Steinle



Beilage: „Schwachstellenkatalog Velonetz Zug“ von ProVelo Zug, Stand 8.6.2020