

Stadt Zug, Postfach, 6301 Zug

per E-Mail: info.arv@zg.ch
Baudirektion Kanton Zug
Herr Regierungsrat Florian Weber
Amt für Raum und Verkehr

Verkehrsplanung: Vernehmlassung Kantonale Velonetzplanung; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Weber
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat bedankt sich für die Möglichkeit, zum vorliegenden Bericht «Kantonale Velonetzplanung» Stellung nehmen zu können. Unsere Rückmeldung erhalten Sie nachfolgend in zusammengefasster Form sowie anbei als detaillierte Stellungnahme mit Planbeilage. Der Stadtrat erachtet die Velonetzplanung als strategisch wichtigen Teil des gesamten Mobilitätskonzepts. Dieses ist mit dem Regierungsrat noch auszuhandeln. Aus diesem Grunde erfolgt die vorliegende Antwort an den Vorsteher der Baudirektion.

Im Rahmen der kantonalen Velonetzplanung wurde das im Richtplan festgesetzte Velostreckennetz überprüft. Der neu erstellte Bericht beinhaltet im Wesentlichen Ziele der kantonalen Veloförderung, eine Netzkategorisierung, ein überarbeitetes Velonetz, neue Ausbaustandards und eine Schwachstellenanalyse. Der Stadtrat unterstützt die übergeordneten Zielsetzungen, den Veloverkehr prioritär zu fördern, um damit den Anteil Veloverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen und eine Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs herbeizuführen. Insbesondere das breite Spektrum an Massnahmenbausteinen zur generellen Veloförderung wie etwa ein angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen, die Erhebung von Datengrundlagen zwecks Monitoring und Controlling oder die Etablierung einer «Velokultur» erachtet der Stadtrat als zweckmässig.

In einzelnen Punkten sieht der Stadtrat Anpassungsbedarf. So finden grundlegende Prinzipien einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise im Bericht zwar Erwähnung, fliessen aber nicht oder nicht konsequent in die Velonetzplanung ein. Übergeordnete Grundsätze der kantonalen Mobilitätsstrategie (laufende öffentliche Mitwirkung zur Anpassung des kantonalen Richtplans 21/1) werden ausser Acht gelassen, dem Prinzip Mischverkehr (Veloführung auf der Strasse/Trennung von Velo- und Fussverkehr) wird etwa gerade im Bereich von Kantonsstrassen nicht nachgekommen. Ebenso erachtet der Stadtrat die angedachte kantonale «Velobahn» aufgrund fehlender Raumreserven im Siedlungsgebiet weder als realisierbar noch zweckmässig (fehlende Vernetzung, Verdrängung des Fussverkehrs, unerwünschte grosse Geschwindigkeitsunterschiede in Ortszentren).

Zudem erscheint es nicht zielführend, wenn Veloinfrastrukturen auf Kosten der zu Fuss Gehenden realisiert oder ausgebaut werden sollen. Viele der aufgeführten Veloverbindungen werden heute durch Freizeitaktivitäten genutzt und überschneiden sich daher mit dem Fussverkehr (Chamer Fussweg, Chamer Veloweg, Lorzenweg etc.). Dass der Velo-Freizeitverkehr im vorliegenden Bericht wenig Beachtung erfährt, wird diesen Realitäten nicht gerecht und verhindert dadurch eine lösungsorientierte

und pragmatische Vorgehensweise bei der Konfliktminderung zwischen Fuss- und Veloverkehr. Die grosse Bedeutung des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr sollte sich aus Sicht des Stadtrats in einer übergeordneten, kantonalen Velonetzplanung widerspiegeln.

Der Stadtrat schlägt daher vor, die vorliegende Velonetzplanung anhand nachfolgender Grundsätze zu justieren:

- 1 Prinzip Velo im Mischverkehr auf Strasse gemäss kantonalem Mobilitätskonzept → Trennung Velo- und Fussverkehr (Ausnahme Freizeitrouten).
- 2 Prinzip kantonale Hauptrouten auf Kantonsstrassen, schnelle Velos auf verkehrsorientierten Strassen → Minimierung Konfliktpotenzial ungleicher Geschwindigkeiten.
- 3 In Ortszentren Vernetzung vor Geschwindigkeit, angleichen der Tempi aller Verkehrsmittel gemäss kantonalem Mobilitätskonzept → keine eigentrassierten Velobahnen im Siedlungsgebiet.
- 4 Unterscheidung in Haupttrouten und Neben-/Freizeittrouten → Freizeitverkehr als relevanten Teil des Velog Gesamtverkehrs miteinbeziehen.
- 5 Im kantonalen Richtplan nur Strecken von übergeordnetem Interesse festlegen und kantonales Velonetz ausdünnen → kommunalen Spielraum (Gemeindeautonomie) gewährleisten.

Diese Grundsätze führen zu einer Anpassung und Ergänzung des Berichts insbesondere in den Kapiteln Netzkategorisierung und Standards und zu Änderungen im Velonetzplan.

Abschliessend ersucht Sie der Stadtrat um Kenntnisnahme der beiliegenden detaillierten Rückmeldung und Berücksichtigung der formulierten Anträge und des angepassten Velonetzplans.

Freundliche Grüsse



Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

Dr. Karl Kobelt
Stadtpräsident



Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage/n:

- Detaillierte Rückmeldung
- Angepasster Velonetzplan

Zug, 15. Juni 2021

Beilage zu StRB Nr. 353.21 Kantonale Velonetzplanung: detaillierte Rückmeldung

Rückmeldungen und Anträge der Stadt Zug zum vorliegenden Bericht «Kantonale Velonetzplanung» im Rahmen der Vernehmlassung bis zum 15. Juni 2021.

Unsere nachfolgenden Ausführungen und Anträge beziehen sich auf die Dokumentation für die Vernehmlassung und folgt der Struktur des Berichts (Kapitel 1-9, Anhang).

- 1 Einleitung
- 2 Ausgangslage
- 3 Ziele
- 4 Netzkategorisierung
- 5 Velonetz
- 6 Standards
- 7 Massnahmenbausteine Veloförderung
- 8 Schwachstellenanalyse
- 9 Weiteres Vorgehen
- 10 Anhang, Velonetzplan

1 Einleitung

Erwägungen

Die einleitenden Bemerkungen des Berichts sind aus Sicht der Stadt nachvollziehbar und zutreffend. Den Bestrebungen des ASTRA, in Zusammenarbeit mit dem Kanton, entlang der Autobahn N14 die Machbarkeit einer Velobahn zu eruieren und weiterzuverfolgen, wird unterstützt. Die Stadt erachtet es allerdings einzig entlang der Autobahnen beziehungsweise ausserhalb der Siedlungsgebiete als zweckmässig und angemessen, solche eigentrassierten Hochleistungsinfrastrukturen für den schnellen Veloverkehr anzubieten. Die Idee einer kantonalen Velobahn innerhalb der Siedlungsgebiete, welche die Ortszentren durchschneiden, ist daher zugunsten der ASTRA-Velobahn zu verwerfen. Die Zuständigkeiten für die Planung, den Bau und Unterhalt der Veloinfrastrukturen werden im Gesetz über Strassen und Wege (GSW, BGS 751.14) geregelt. Aus Sicht der Stadt wäre zu prüfen, ob sie aufgrund ihrer Grösse sowie der vorhandenen Ressourcen und detaillierten Ortskenntnissen die Verkehrsinfrastrukturen auf Stadtgebiet im Sinne der Einführung einer Kompetenzdelegation unter Berücksichtigung der übergeordneten kantonalen Anliegen selber planen, bauen und unterhalten könnte. Der Fokus des Berichts auf ein Velonetz für den Alltagszweck mit Abgrenzung des Freizeitverkehrs erachten wir als unvollständig. Gerade hinsichtlich der Zielerreichung erscheint uns eine umfassende Betrachtung aller Veloverkehrszwecke notwendig, da es insbesondere im Velo-Freizeitverkehr häufig und zusehends vermehrt zu Konflikten mit dem Fussverkehr kommt. Dass das kantonale Velonetz gemäss Bericht möglichst im Bereich der Kantonsstrassen liegen soll, wird explizit unterstützt. Dieser Grundsatz ist im Velonetzplan vielerorts nicht ersichtlich und sollte konsequent umgesetzt werden.

Antrag 1a

Es ist zu prüfen, ob die heutigen Zuständigkeiten im Sinne der Erwägungen (Kompetenzdelegation an die Stadt Zug) ebenfalls angepasst werden können.

Antrag 1b

Der Bericht ist hinsichtlich einer ganzheitlichen Betrachtungsweise des übergeordneten Veloverkehrs zu ergänzen und eine Abgrenzung des Velo-Freizeitverkehrs zu vermeiden.

2 Ausgangslage

Erwägungen

Die Grundlagen- und Datenaufbereitung ist zweckmässig. Dem Kapitel ist zu entnehmen, dass Freizeitverbindungen eine hohe Bedeutung zukommen (2.5). Es ist daher nicht verständlich, weshalb der Freizeitverkehr nicht Bestandteil der vorliegenden Arbeit ist. Gerade in Bezug mit den Überschneidungen der Freizeitinfrastrukturen des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr ist eine gesamtheitliche Betrachtung notwendig, um eine lösungsorientierte und pragmatische Vorgehensweise bei der Konfliktminderung der unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse zu erreichen.

Antrag 2a

Der Freizeitverkehr ist entsprechend seiner Bedeutung in die kantonale Velonetzplanung zu integrieren (vgl. Antrag 1b).

3 Ziele

Erwägungen

Dem ambitionierten Ziel einer Verdoppelung des heutigen Modal Split Anteils von 10 % auf 20 % für den Veloverkehr bis 2040 kann sich die Stadt anschliessen. Dabei sollte jedoch nicht ausser Acht gelassen werden, dass für die Zielerreichung eine Herangehensweise zu wählen ist, welche bereits kurzfristig mit entsprechenden Massnahmen den Veloverkehr fördert. Den Fokus auf das Jahr 2040 als Zeithorizont für die Zielerreichung festzulegen, ist dabei unter Umständen eher hinderlich. Den diesbezüglichen Bausteinen Ziele ist anzumerken, dass diverse Massnahmen in enger Absprache mit den Standortgemeinden zu erfolgen haben. Ein homogenes, durchgehendes Velonetz kann nur entstehen, wenn sich die kantonalen und kommunalen Netze entsprechend ergänzen.

Die Bausteine Standards widersprechen teilweise den vorangegangenen Prinzipien und Grundsätzen aus Kapitel 1. So sollen das «Prinzip Mischverkehr» (Velo auf der Strasse) sowie «kantonale Velorouten auf Kantonsstrassen» zur Anwendung kommen und nicht der hier aufgeführte Grundsatz «Ausserorts Velowege». Insbesondere schnelle Velofahrerinnen und Velofahrer sollen nicht auf Wegen abseits der Strasse in Konflikt mit Fussgängerinnen und Fussgänger geführt werden, sondern entlang von Kantonsstrassen unter Berücksichtigung von Sicherheits- und Komfortaspekten auf entsprechend grosszügige Velostreifen. Der Grundsatz «keine gemischten Velo-/Fusswege» wird unterstützt, findet aber keine Umsetzung im kantonalen Velonetzplan. Viele der aufgeführten Veloverbindungen werden auf Wegen abseits von Strassen geführt und überschneiden sich mit dem Fussverkehr (Chamer Fussweg, Chamer Veloweg, Lorzenweg etc.).

Antrag 3a

Der Grundsatz «Ausserorts Velowege» (Bausteine Standards) ist zu streichen oder zu differenzieren. Schnelle Velos fahren im Prinzip im Mischverkehr auf Kantonsstrassen (Velostreifen). Bei der Aufnahme von Freizeitrouten ins kantonale Velonetz sind diesbezügliche Ausnahmen unter Berücksichtigung der Angleichung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Fuss- und Veloverkehr zu prüfen.

4 Netzkategorisierung

Erwägungen

Das heutige Velonetz soll aktualisiert und neu in drei Netzkategorien unterteilt werden: Velobahn, Hauptverbindung, Nebenverbindung. Dem Prinzip einer Kategorisierung von unterschiedlichen Velorouten kann aus Sicht der Stadt zugestimmt werden. Diesbezüglich sollte aber nicht bereits von kantonalen Seite so stark differenziert werden, dass der kommunale Spielraum für weitere Festlegungen geschmälert wird. Die angedachte kantonale «Velobahn» ist aufgrund fehlender Raumreserven im Siedlungsgebiet weder realisierbar noch zweckmässig. So kann damit die gewünschte Vernetzung mit den Zielorten und dem weiteren Veloroutennetz nicht bewerkstelligt werden. Aufgrund der Vorgaben für Velobahnen und des Konfliktpotentials wären diese baulich abgetrennt von anderen Verkehrsinfrastrukturen und abseits von Nutzungen mit Fussverkehrsaufkommen zu führen. Hinzu käme eine unerwünschte Verdrängung des Fussverkehrs, da die vorgesehene Velobahn vielerorts auf bestehenden Fusswegen vorgesehen ist. Dessen Abtrennung oder alternative Führung lässt sich im dichten städtischen Raum nicht realisieren. Zudem widerspricht dies auch übergeordneten kantonalen Anliegen aus dem neuen Mobilitätskonzept: So ist dort das Prinzip Mischverkehr vorgesehen und die Angleichung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Ortszentren. Die Velobahn würde hingegen zum Gegenteil führen, unerwünschte grosse Geschwindigkeitsunterschiede und eine spezialisierte Verkehrsinfrastruktur, welche sich nicht ins Stadtbild einfügt, wären die Folge. Diese Kategorie ist folglich zu streichen respektive dem Bund vorbehalten (ASTRA-Velobahn).

Die Kategorie Hauptrouten als schnelle Veloverbindungen zwischen den Ortschaften sind zweckmässig. Aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten sind diese konsequent auf Hauptstrassen mit ähnlich hohen Geschwindigkeiten zu führen. Dies entspricht auch den einleitenden Grundsätzen in Kapitel 1 des vorliegenden Berichts.

Den Nebenrouten fehlt wie bereits erwähnt der Einbezug der wichtigen Freizeitverbindungen. So sind diese zwar im Velonetzplan als Routen eingetragen, deren Bedürfnisse und Ansprüche an einen anderen Ausbaustandard aber negiert.

Antrag 4a

Die (kantonale) Kategorie Velobahn ist zu streichen.

Antrag 4b

Die Kategorie Hauptverbindung ist auf schnelle und direkte Velorouten auszurichten und im Mischverkehr entlang von Kantonsstrassen vorzusehen.

Antrag 4c

Die Kategorie Nebenverbindungen ist mit den wichtigsten Freizeitrouten zu ergänzen und entsprechend auszurichten.

Antrag 4d

Das Strukturbild des kantonalen Velonetzes ist entsprechend den vorgenannten Anträgen anzupassen. Diesbezüglich ist eine Velobahn entlang der Autobahn N14 dem Bund vorbehalten.

5 Velonetz

Erwägungen

Auf der Grundlage der vorgenannten Erwägungen und Anträge ist die vorliegende Velonetzplanung anhand nachfolgender Grundsätze zu justieren:

- Prinzip Velo im Mischverkehr auf Strasse gemäss kantonalem Mobilitätskonzept → Trennung Velo- und Fussverkehr (Ausnahme Freizeitrouten).

- Prinzip kantonale Hauptrouten auf Kantonsstrassen, schnelle Velos auf verkehrsorientierten Strassen → Minimierung Konfliktpotenzial ungleicher Geschwindigkeiten.
- In Ortszentren Vernetzung vor Geschwindigkeit, angleichen der Tempi aller Verkehrsmittel gemäss kantonalem Mobilitätskonzept → keine eigentrassierten Velobahnen im Siedlungsgebiet.
- Unterscheidung in Haupttrouten und Neben-/Freizeittrouten → Freizeitverkehr als relevanten Teil des Velogesamtverkehrs miteinbeziehen.
- Im kantonalen Richtplan nur Strecken von übergeordnetem Interesse festlegen und kantonales Velonetz ausdünnen → kommunalen Spielraum (Gemeindeautonomie) gewährleisten.

Dies führt einerseits zu diversen Umklassierungen hinsichtlich der Netzkategorien wie auch zu Streichungen, Neufestsetzungen und Abklassierungen (von kantonal zu kommunal) im Velonetz. Zu den wesentlichen Änderungen zählen etwa:

- Keine Velobahn im Siedlungsgebiet
- Kantonale Hauptrouten auf Kantonsstrassen, z.B. Chamer-/Zugerstrasse, Nordstrasse
- Übrige Verbindungen als Neben-/Freizeitroute, z.B. Chamer Veloweg, Baarer-/Zugerstrasse
- Untergeordnete Verbindungen streichen (bzw. abklassieren), z.B. Grienbachstrasse
- Ungeeignete Mischführungen Fuss-/Veloverkehr streichen, z.B. Fischmarkt (Altstadt)

Die detaillierten Änderungen auf dem Gebiet der Stadt Zug sind dem beiliegenden Netzplan zu entnehmen und entsprechen den übergeordneten Prinzipien des kantonalen Mobilitätskonzeptes und den oben aufgeführten Grundsätzen.

Antrag 5a

Das kantonale Velonetz ist entsprechend den vorgenannten Erwägungen anzupassen. Die detaillierten Linienführungen und Netzkategorien sind dem beiliegenden, angepassten Velonetzplan zu entnehmen.

6 Standards

Erwägungen

Auf der Grundlage der beantragten Netzanpassung und Kategorisierung sind die Standards entsprechend anzupassen und auf die jeweiligen Bedürfnisse auszurichten. So sind die Standards für Velobahnen nicht mehr notwendig und die Streckenführung der Hauptrouten auf Velostreifen im Mischverkehr vorzusehen. Die Streckenführung für Neben- und Freizeittrouten sind sowohl im Mischverkehr sowie für Freizeitstrecken auf separaten Wegen möglich. Die Ausbaustandards der Velobahnen sind ebenfalls nicht mehr notwendig. Die aufgeführten Breiten der Haupt- und Neben-/Freizeittrouten sind aus städtischer Sicht zweckmässig, einzig ist auf eine gemischte Führung von Fuss- und Veloverkehr bei Hauptrouten konsequent zu verzichten, während dies auf Freizeitstrecken denkbar ist.

Die Zuschläge sind im dicht bebauten Siedlungsgebiet aufgrund fehlender Raumreserven kritisch zu hinterfragen. Ebenso besteht keine Notwendigkeit, für alle Netzkategorien Asphalt beziehungsweise Hartbelege vorzusehen. Gerade auf Freizeittrouten erscheint dies weder aus Sicht der Funktion angebracht noch entspricht es den Anliegen von Seiten Umwelt/Stadtklima nach Minimierung der versiegelten Flächen. Die Beispielsammlung von Führungsformen auf Strecken wird begrüsst.

Antrag 6a

Die «Standards Führungsart Strecke» sind gemäss den Erwägungen anzupassen.

Antrag 6b

Die «Ausbaustandards Strecke» sind gemäss den Erwägungen anzupassen.

Antrag 6c

Die Zuschläge sind zu überprüfen und gegebenenfalls eine Differenzierung gemäss den Erwägungen vorzunehmen.

Antrag 6d

Die Fahrbahnbeschaffenheit Asphalt/Hartbelag ist auf Hauptrouten zu beschränken.

7 Massnahmenbausteine Veloförderung

Erwägungen

Die Ausführungen zur Veloförderung werden von Seiten der Stadt unterstützt, insbesondere das breite Spektrum an Massnahmenbausteinen wie etwa ein angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen, die Erhebung von Datengrundlagen zwecks Monitoring und Controlling oder die Etablierung einer «Velokultur» wird als zweckmässig erachtet.

8 Schwachstellenanalyse

Erwägungen

Hinsichtlich der Schwachstellenanalyse wird seitens Kanton keine Stellungnahme erwartet. Einige allgemeine Ausführungen dazu erscheinen uns dennoch angebracht:

- Einige Schwachstellenblätter entsprechen nicht (mehr) der Situation vor Ort (z.B. H2.08.04);
- Einige Schwachstellenblätter beziehen das (historisch gewachsene) Umfeld nicht ein (z.B. H2.05.09);
- Einige Lösungsansätze entbehren der vorhandenen Realitäten (z.B. im Umfeld von Schulhäusern oder entlang intensiv begangener Fusswege).

9 Weiteres Vorgehen

Erwägungen

Im Anschluss an diese Vernehmlassung ist eine Analyse der eingegangenen Stellungnahmen vorzunehmen und unter Berücksichtigung von übergeordneten Anliegen in die Überarbeitung der kantonalen Velonetzplanung einfließen zu lassen. Insbesondere zeugen viele Rückmeldungen aus der Bevölkerung, zuletzt im Rahmen von Mitwirkungsverfahren im Frühjahr 2021, dass der konsequenten Trennung von Fuss- und Veloverkehr mehr Beachtung zukommen muss. Die Bevölkerung wünscht sich eine Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, dazu beitragen kann eine gesamtheitliche Betrachtung der verschiedenen Interessen. Die vorliegende kantonale Velonetzplanung ist aus Sicht der Stadt noch zu wenig ausgewogen und fokussiert zu stark und einseitig auf die verkehrlichen Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Velofahrer.

10 Anhang/Velonetzplan

Erwägungen

Die Anhänge und der Velonetzplan sind gemäss den vorangegangenen Erwägungen und Anträgen zu überarbeiten (vgl. insbesondere Antrag 5a).

Vernehmlassung "Kantonale Velonetzplanung"

Rückmeldung der Stadt Zug zum kantonalen Velonetz

