

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Interpellation Fraktion Alternative-CSP betreffend die Motion "Bike to School": Stand der Umsetzung nach zwei Jahren

Antwort des Stadtrats vom 19. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. März 2018 hat Astrid Estermann für die Fraktion Alternative-CSP die Interpellation Motion "Bike to School": Stand der Umsetzung nach zwei Jahren eingereicht. Sie stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Frage 1

Welche Stellen, die gemäss Büro SNZ als "leicht" eingestuft wurden, konnten in den letzten zwei Jahren verbessert werden?

Antwort

Der Einfachheit halber beantworten und begründen wir diese Frage, indem wir die Tabellen der GGR-Vorlage vom 2. Februar 2016 einbeziehen. Die Antworten und Begründungen sind grau hinterlegt. Sie entsprechen den Antworten und Begründungen im Bericht und Antrag des Stadtrats zur Motion Bike to school/Masterplan Velo vom 5. Juni 2018.

Problemstelle	Massnahme	Gemein- destrasse	Kantons- strasse
Nr. 12a Zufahrt Ost zu SBB-Unterführung „Gubelloch“	Einfärben der vorhandenen Radstreifen	x	
Nicht umgesetzt	Begründung: Der Radstreifen ist gut ersichtlich. Eine Roteinfärbung bringt keine zusätzlichen Vorteile. Die Stadt Zug will Roteinfärbungen, soweit sie gestützt auf die Weisungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) bezüglich besonderer Markierungen auf der Fahrbahn vom 10. Dezember 2013 überhaupt möglich sind, nur in speziellen Ausnahmesituationen anwenden.		

Nr. 13 Querung Dammstrasse von West nach Ost	Velofurt beim Fussgängerstreifen Richtung Bahnhof	x	
Nicht umgesetzt	Begründung: Die Massnahme wird umgesetzt, sobald die Gubelstrasse im Abschnitt Aabachstrasse – Dammstrasse saniert ist und das Velofahren gemäss Bauprojekt beidseitig der Gubelstrasse gestattet ist. Dann bildet die Velofahrt über die Dammstrasse die logische Fortsetzung zum Bahnhof. Vorgesehen ist die Umsetzung im Jahr 2020.		
Nr. 14 Querung Gubelstrasse beim Kreisel Dammstrasse	Velofurt beim Fussgängerstreifen auf der Westseite des Kreisels	x	
Umgesetzt	Die Massnahme ist umgesetzt gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 740.16 vom 6. Dezember 2016.		
Nr. 15 Gubelstrasse	Fussweg und Velo gestattet beidseitig einführen	x	
Teilweise umgesetzt	Auf der Nordseite ist die Massnahme ebenfalls mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 740.16 umgesetzt worden. Auf der Südseite erfolgt die Umsetzung nach Abschluss der in Nr. 13 erwähnten Sanierung der Gubelstrasse.		
Nr. 16 Kreisel Aabachstrasse	Velofurten bei den Fussgängerstreifen (provisorisch da der Kreisel total erneuert wird)	x	
Teilweise umgesetzt	Die Massnahmen sind beim provisorischen Kreisel teilweise umgesetzt. Mit dem definitiven Kreisel werden die Velofurten auf allen vier Kreiselarmen umgesetzt.		
Nr. 17 Kreisel Allmendstrasse	Velofurten bei den Fussgängerstreifen	x	
Umgesetzt	Die Massnahme ist umgesetzt gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 528.16 vom 30. August 2016.		
Nr. 22 Baarer- Äussere Güterstrasse	Velofurt bei Fussgängerschutzinsel zu Matenstrasse; Fussweg und Velo gestattet auf nördlichem Trottoir		x
Nicht umgesetzt	Begründung: Die Baarerstrasse ist in Kantonsbesitz. Die Baarerstrasse ist jedoch eine der Strassen, die vom Kanton an die Stadt Zug übergehen könnte. Die Modalitäten dazu sind noch nicht definitiv klar. Der Kanton sieht hier keine Priorität, die Fussgängerschutzinsel vorzeitig zu erstellen.		
Nr. 25 Kreisel Feldstrasse	Velofurt von Komb. Rad-/Gehweg auf der Nordseite bei Fussgängerstreifen Feldstrasse		x
Nicht umgesetzt	Begründung: Der Kanton als Strasseneigentümer vertritt die Auffassung, dass eine Velofurt nicht nötig ist und eine solche fahrdynamisch von einer Vielzahl von Velofahrenden auch nicht angenommen würde.		
Nr. 30 Lüssiweg	Fussweg und Velo gestattet auf Trottoir entlang Lüssiweg Richtung Rüschenhof	x	
Alternative umgesetzt	Entlang des Lüssiweges wurde ein Radstreifen umgesetzt gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 667.16 vom 2. November 2016.		

Nr. 32 Alte Baarerstrasse	Fussweg und Velo gestattet auf Trottoir entlang Alte Baarerstrasse Richtung Loreto	x	
Umgesetzt	Entlang der Alten Baarerstrasse wurde die Signalisation "Fussweg – Velo gestattet" gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 667.16 vom 2. November 2016 umgesetzt.		
Nr. 40 Aegeri-/Fadenstrasse	Velofurt bei bestehender Fussgängerschutzinsel		x
Nicht umgesetzt	Begründung: Die Velofurt ist fahrdynamisch teilweise nicht auf der Wunschlinie. Die Nachfrage ist dadurch sehr gering. Für den Kanton Zug als Eigentümer dieser Strasse ist diese Massnahme nicht nötig. Die Stadt Zug kann diesen Einwand nachvollziehen. Grundsätzlich kann auch ohne Velofurt über einen Fussgängerstreifen per Velo gefahren werden. Die Radfahrenden haben jedoch keinen Vortritt gegenüber den Automobilisten auf der Fahrbahn. Eine Velofurt bringt jedoch ebenfalls kein Vortrittsrecht. Vortritt haben Velofahrende nur, wenn sie ihr Velo stossen und zu Fuss über den Fussgängerstreifen gehen.		
Nr. 50 Aegeri-/Löberenstrasse - Rosenbergweg	Zusätzliche Schutzinsel mit Velofurt für Fussgänger und Velofahrer		x
Nicht umgesetzt	Begründung: Die Aegeristrasse befindet sich im Eigentum des Kantons Zug. Eine Schutzinsel ist aus Platzgründen unverhältnismässig. Die Stadt Zug teilt diese Auffassung.		
Nr. 51 Kirchmattschulhaus	Abflachung und Verbreiterung bestehende Rampe	x	
Teilweise umgesetzt	Ab der Kirchmattstrasse wurde der Randstein abgeflacht und ist nun mit Velos gut zu überfahren. Die bereits bestehende Rampe kann mit Velos befahren werden. Eine zusätzliche Abflachung ist aus wirtschaftlicher Sicht, aufgrund grosser Anpassungsarbeiten, unverhältnismässig.		
Nr. 62 Zugerbergstrasse	Linksabbiegebeziehung in St. Oswalds-Gasse markieren	x	
Umgesetzt	Die Massnahme ist umgesetzt gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 447.16 vom 5. Juli 2016.		
Nr. 70 Vorstadt-/Rigistrasse	Warteräume bei Fussgängerstreifen, Verkehrstrennung mit Piktogrammen	x	
Nicht umgesetzt	Begründung: Eine Verkehrstrennung in markierungstechnischer Art und Weise an diesem Ort ist theoretischer Natur. Es handelt sich um eine Überregulierung. Übertretungen können nicht durchgesetzt werden und bergen ein Konfliktpotenzial zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden.		

Nr. 71 Bundesplatz	Fussweg mit Velo gestattet Richtung Alpenstrasse	x	
Nicht umgesetzt	Begründung: Es handelt sich hierbei um eine Kantonsstrasse. Die Gemeinde muss das Einverständnis des Kantons einholen, wenn sie innerhalb des angrenzenden Strassenraums Signale und Markierungen anbringen will. Der Kanton Zug findet diese Massnahme nicht nötig. Die Stadt Zug bedauert dies. Von der Rigistrasse kommende Velofahrende können jedoch schon jetzt auf den Bundesplatz einbiegen und über den vorhandenen Radstreifen entlang des Coop-City-Warenhauses zur Bundesstrasse gelangen, wo sie in Richtung Musikschule abbiegen können.		
Nr. 72 Alpenstrasse	Velofurten über die Fussgängerstreifen Richtung Musikschulhaus		x
Nicht umgesetzt	Begründung: Im Geviert Alpenstrasse – Erlenstrasse – Pilatusstrasse – Gotthardstrasse – Grafenaustrasse wird dieses Jahr ein Wettbewerb durchgeführt bezüglich Gestaltung und künftigen Betrieb dieser Strassenräume in Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Ursprünglich war geplant, den Wettbewerbsperimeter auch auf den Kantonsteil der Alpenstrasse bis zum See auszudehnen. Der Kanton Zug hat sich jedoch für seinen Strassenteil zurückgezogen. Er ist wie in Nr. 71 der Auffassung, dass eine kurzfristige Umsetzung der Velofurt nicht nötig ist. Die Nachfrage dafür ist gering und eine Alternative, siehe Nr. 71, steht zur Verfügung.		

Anpassungen, die als „komplex“ bezeichnet werden, sind innerhalb der nächsten zwei bis vier Jahre bei den 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
Nicht umgesetzt	Begründung: Der Einbau einer Schutzinsel wurde geprüft. Die Erstellung ist aus Platzgründen nicht machbar. Eine Schutzinsel würde die Ein-/Ausfahrt von der Gubelstrasse in die Lauriedstrasse für grössere Fahrzeuge (Beispiel Postlastwagen usw.) verhindern.	
Nr. 23 Äussere Güterstrasse	Sanierung und Gestaltungs- und Betriebskonzept	bis 2020
Nicht umgesetzt	Begründung: Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die künftige Äussere Güterstrasse wurde noch nicht erstellt. Die Entwicklung auf dem Güterbahnhofsareal ist noch nicht absehbar.	

Nr. 73 Kreuzung Gotthardstrasse – Grafenaustrasse	Änderung der Vortrittsverhältnisse	2020
Nicht umgesetzt	<p>Begründung: Für das Geviert Alpenstrasse – Erlenstrasse – Pilatusstrasse – Gotthardstrasse – Grafenaustrasse ist ein Wettbewerb ausgeschrieben worden. Die Wettbewerbsteilnehmer haben ihre Vorschläge bis Ende Juli 2018 einzureichen. Die Jurierung findet bis Ende August 2018 statt. Im September findet eine öffentliche Ausstellung der Arbeiten statt. Ziel des Wettbewerbs ist eine attraktive Gestaltung dieser innerstädtischen Strassenräume unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger (Fussgänger, Velo, MiV und ÖV). Gefragt sind in erster Linie gestalterische und sekundär signalisationstechnische Lösungsvorschläge.</p>	

Zusätzlich bestehen verschiedene kurz- bis längerfristige Projekte, die einen Einfluss auf die Veloführung ausüben bzw. bei denen insbesondere auch auf die Bedürfnisse der Velofahrenden eingegangen werden soll:

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 die Bemerkungen zu Problemstelle Nr. 10 ff.
	abgeschlossen
B – General-Guisan-Strasse; Auffüllen Grundwasserwanne	Durch die Auffüllung der Wanne wird ein grösstenteils abgesetzter, separater Veloweg entlang der Südseite möglich.
	Das Projekt wird im Jahr 2020 umgesetzt. Geprüft wird derzeit die Einzelinitiative von Patrick Steinle, die die Umnutzung des ehemaligen Schleifedamms als Velobahn vorschlägt.
C – General-Guisan-Strasse – Letzistrasse	Durch die Sanierung der General-Guisan-Strasse, inklusive Kreuzung Letzistrasse, können die Fussgänger- und Velobeziehungen sicherer gemacht werden.
	Die Kreuzung General-Guisan-Strasse – Letzistrasse wird mit der vorgesehenen Umgestaltung der nördlichen Letzistrasse in diesem Jahr (2018) in Zusammenhang mit dem Ersatz von Werkleitungen zu Gunsten der Velofahrenden und der Fussgänger verbessert. Das Projekt wurde an der Generalversammlung des Quartiervereins Herti erläutert. Eine Baubewilligung wurde noch nicht erteilt. Die Sanierung der eigentlichen General-Guisan-Strasse inklusive behindertengerechtem Ausbau der Bushaltestellen Stampfi ist 2022 vorgesehen/geplant.

D – Gestaltungs- und Betriebskonzept Herti	2016 werden die Radstreifen (Kernfahrbahn) bis zum Kreisel Feldstrasse ergänzt.
	Diese Massnahme wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 104.16 vom 23. Februar 2016 umgesetzt. Die Eichwaldstrasse wurde umgebaut. Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Eichwaldstrasse und der Strasse An der Lorze wurde geprüft. Die Signalisation ist aufgrund des aktuellen Geschwindigkeitsniveau möglich und wird dem Stadtrat von Zug in Kürze unterbreitet.
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.
	Die Inangriffnahme des Umbaus der Göblistrasse verzögerte sich aufgrund von Einsprachen. Vorgesehener Baubeginn ist im Juni 2018, so dass die Radstrecke im Frühling 2019 in Betrieb genommen werden kann.
F – Sanierung Industriestrasse	2017 bis 2018 sollte 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.
	Wie sieht der Gesamtverkehr im Quartier Guthirt nach Eröffnung der Tangente aus? Welche flankierenden Massnahmen können getroffen werden? Kann die "graue Gutschrankabfahrt" geschlossen werden? Diese Fragen bearbeitet gegenwärtig eine Gruppe von Quartierbewohnerinnen und -bewohner zusammen mit stadtverwaltungsinternen Fachleuten. Ziel ist es, die Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier Guthirt auch nach Eröffnung der Tangente sichern zu können. Auch die Veloführung entlang der Industriestrasse wird ein weiteres Mal Thema von Abklärungen sein.
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.
	Begründung: Für das Geviert Alpenstrasse – Erlenstrasse – Pilatusstrasse – Gotthardstrasse – Grafenaustrasse ist ein Wettbewerb ausgeschrieben worden. Die Wettbewerbsteilnehmer haben ihre Vorschläge bis Ende Juli 2018 einzureichen. Die Jurierung findet bis Ende August 2018 statt. Im September findet eine öffentliche Ausstellung der Arbeiten statt. Ziel des Wettbewerbs ist eine attraktive Gestaltung dieser innerstädtischen Strassenräume unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger (Fussgänger, Velo, MiV und ÖV). Gefragt sind in erster Linie gestalterische und sekundär signalisationstechnische Lösungsvorschläge.

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.
	Aufgrund von Planungsverzögerungen im Bereich des alten Kantonsspitals wurde das Gestaltungs- und Betriebskonzept noch nicht erarbeitet.
I – Gestaltungs- und Betriebskonzept Hofstrasse Süd	In diesem Abschnitt soll ein Gestaltungs- und Betriebskonzept langfristig die Einführung einer Tempo-30-Zone ermöglichen.
	Das Gestaltungs- und Betriebskonzept wurde noch nicht erarbeitet. Die Erschliessung der Hofstrasse Süd wird im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision neu angegangen. Die Sicherheit für Velofahrende auf der Strecke Oberwil – Zug wird Thema sein.

Neue Projekte gegenüber der Vorlage vom 2. Februar 2016, die einen wesentlichen Einfluss auf die Infrastruktur für die Velofahrenden haben werden:

Zentrum Plus	Städtische Überlegungen im Nachgang zum vom Stimmvolk abgelehnten Stadttunnel
	Trotz abgelehntem Stadttunnel soll das Zentrum von Zug aufgewertet werden. Nebst dem Ausloten von Möglichkeiten zur Durchleitung des Auto- und Busverkehrs durch die Stadt Zug ist auch der Langsamverkehr eines der Themenfelder, die im Rahmen dieser Strategie-Erarbeitung behandelt werden. Resultate dieser Überlegungen sind ab 2019 zu erwarten und werden im Rahmen der Ortsplanungsrevision aufgenommen.
V-ZUG / Masterplan Industriestrasse Nord	Betriebs- und Gestaltungskonzept Industriestrasse, Ahorn- und Oberallmendstrasse sowie die vom Projekt Technologiecluster Zug tangierten Strassenabschnitte der Ahorn- und Göblistrasse
	Im Zusammenhang mit dem Ausbau des V-ZUG Areals wird die Verkehrsinfrastruktur auf der Industriestrasse, der Ahorn- und der Göblistrasse angepasst werden müssen. Mit dem Bebauungsplan Technologiecluster Zug wurde auch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet (s.a. GGR-Vorlage Nr. 2445). Darin wurden auch die Bedürfnisse der Velofahrenden aufgenommen. Verbesserungen soll es anlässlich der Umsetzung des Konzepts auf der Achse Göblistrasse – Feldstrasse geben. Mit der Umsetzung wird die Veloinfrastruktur bei der Kreuzung Göbli-/Industriestrasse, auf der Göblistrasse zwischen der Baarer- und der Industriestrasse und auf der Kreuzung Göbli-/Baarer-/Feldstrasse optimiert.
Kreisel Aabachstrasse	Ersatz/Neubau Kreisel 2019
	Der heutige provisorische Kreisel Aabachstrasse wird 2019 erneuert. Dabei werden Velofurten usw. definitiv eingeführt.
Aabachstrasse im Abschnitt Kreisel Aabachstrasse bis Gotthardstrasse	Sanierung des Strassenraums 2019
	Der Strassenraum wird erneuert. Das System einer Kernfahrbahn wird beibehalten. Der Strassenraum wird jedoch mit grosszügigeren Radstreifen ausgerüstet.

Frage 2

Welche Stellen wurden nicht bearbeitet oder umgesetzt und was sind die Gründe dafür?

Antwort

Wir verweisen auf die Antwort zu Frage 1.

Frage 3

Wo steht der Stadtrat mit der Bearbeitung der komplexen Problemstellen?

Antwort

Wir verweisen auf die Antwort zu Frage 1.

Frage 4

Wie gut war die Zusammenarbeit bisher mit dem Kanton bei der Umsetzung der Problemstellen?

Antwort

Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Zug und dem Kanton Zug war und ist grundsätzlich gut. Allerdings bewertet der Kanton Zug einzelne Massnahmen anders als die Motionäre bzw. die Stadt Zug. Der Kanton Zug bezweifelt bei einzelnen, durch die Motionäre geforderten Massnahmen, dass diese einer Mehrheit der Schülerinnen und Schüler dienen. Er ist der Auffassung, dass einzelne geforderte Massnahmen nur von wenigen Velofahrenden genutzt würden, da sie langsam und wenig dynamisch sind.

Frage 5

Hat der Stadtrat geplant, das Velonetz der Stadt Zug generell einer vertiefteren Untersuchung von Schwachstellen zu unterziehen?

Antwort

Es ist nicht geplant, das gesamte Velonetz der Stadt Zug generell einer vertieften Untersuchung von Schwachstellen zu unterziehen. Ein solches Vorgehen ist aus den folgenden Gründen nicht effizient:

In der Praxis gehen die Meinungen auseinander, was eine Schwachstelle im Veloverkehr ist. Stellen im Strassennetz, die für einige Velofahrende überhaupt keine Probleme darstellen, fassen andere Velofahrende als sehr gefährlich auf. Pendler haben andere Bedürfnisse als Touristen und Schüler. Für junge Schüler steht aber bestimmt die Sicherheit im Vordergrund. Es ist im innerstädtischen Kontext aber leider aus Platzgründen oft nicht möglich, theoretische Verbesserungsmöglichkeiten in der Praxis umzusetzen. Hoheitliche Gründe sowie unterschiedliche Auffassungen zwischen der Stadt und dem Kanton Zug können die Umsetzung von Veloprojekten stark verlangsamen. Ebenso spielen in der Zusammenarbeit mit dem Kanton finanzielle Gründe eine Rolle. Der Kanton Zug spart. Bauwerke, die das Ende des Lebenszyklus noch nicht erreicht haben, werden nicht prioritär saniert. Wie vorgängig erwähnt, sind in der Stadt Zug derzeit verschiedene Projekte gleichzeitig am Laufen. Diskutiert wird die Übernahme von Kantonsstrassen durch die Stadt Zug.

Trotz Ablehnung des Stadttunnels durch das Stimmvolk arbeitet die Stadt Zug an einem Verkehrskonzept "Zentrum Plus", welches positive Auswirkungen auf den Veloverkehr haben würde.

Das Verdichtungsgebiet V-ZUG wird zahlreiche verkehrstechnische Anpassungen auf den umliegenden Strassenzügen erfordern. Bei all diesen Projekten werden die Anliegen der Velofahrenden berücksichtigt. Die Verkehrsführung im Gebiet Guthirt nach Eröffnung der Tangente ist ebenfalls ein Thema. Auch hier ist die bestmögliche Führung des Veloverkehrs ein grosses Thema. Der Kanton und die Stadt Zug befassen sich mit Tempo-30 im Zusammenhang mit Strassenlärm auf Kantons- und Gemeindestrassen.

Eine generelle Untersuchung von Schwachstellen wäre innert kurzer Zeit aber nicht mehr aktuell. Der Stadtrat bevorzugt deshalb die Strategie, Anpassungen jeweils im Zusammenhang mit konkreten Bauprojekten zu planen und direkt umzusetzen.

Die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Velofahrenden ist dem Stadtrat von Zug ein hohes Anliegen. Wie die Beantwortung der Frage 1 der vorliegenden Interpellation zeigt, ist der Veloverkehr bei allen Strassenplanungen in der Stadt Zug wichtig und wird entsprechend berücksichtigt. Veloanliegen werden auf allen Projektierungsstufen thematisiert und geprüft.

Eine wichtige Grundlage für die Berücksichtigung der Anliegen der Velofahrenden stellt der Richtplan Langsamverkehr dar. Dieser wird im Zuge der nächsten Ortsplanrevision auf der Basis eines noch zu erstellenden Langsamverkehrskonzepts überarbeitet werden.

Frage 6

Mit welchen Massnahmen könnte die Anzahl der Velofahrenden am allgemeinen Verkehr erhöht werden? Was sind die Pläne des Stadtrates in diesem Zusammenhang?

Antwort

Mit der schrittweisen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Velofahrenden auf allen Planungsstufen wird die Bedeutung dieses Verkehrsmittels bestätigt.

Das Umfeld des Bahnhofs Zug wird sich in den nächsten Jahren verändern. Die Veloführung und die Parkierung der Velos rund um den Bahnhof wird verbessert. Dadurch wird die Wegekette optimiert.

Eine dauernde Aufgabe mit der Erhöhung der Anzahl Velofahrenden stellt die Bereitstellung von Veloparkieranlagen sowohl im öffentlichen Raum wie auch bei privaten Bauvorhaben dar. Die Benutzung des Velos ist auch abhängig davon, wo dieses an der Quelle und am Ziel abgestellt werden kann. Das Baudepartement stellt dies im Rahmen der Bearbeitung von Baugesuchen sicher und gewährleistet einen interdisziplinären Austausch mit anderen städtischen Abteilungen.

Der Zuger Veloverleih soll zusammen mit externen Firmen und der GGZ weiter gefördert und entwickelt werden. Dabei setzt der Stadtrat von Zug in erster Linie auf stationslose Verleihsysteme. Entsprechende Vereinbarungen für einen geordneten Betrieb sind in Arbeit. Tests sollen im Sommer 2018 erste Erkenntnisse liefern. Ebenso unterstützt der Stadtrat von Zug den Verleih von Lastenvelos. Ab Mai 2018 werden der Stadtzuger Bevölkerung in verschiedenen Quartieren sechs Lastenvelos zur Verfügung stehen.

Antrag

Wir beantragen Ihnen

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 19. Juni 2018

Dolfi Müller
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation der Fraktion Alternative-CSP betreffend Motion "Bike to School": Stand der Umsetzung nach zwei Jahren vom 15. März 2018

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