

## Grosser Gemeinderat, Vorlage

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

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 5. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident  
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.

An seiner Sitzung vom 22. März 2016 hat der Grosse Gemeinderat die Motion der Fraktion Alternative-CSP – gestützt auf den Bericht und Antrag des Stadtrats vom 2. Februar 2016 (GGR-Vorlage Nr. 2384) – mit 17:18 Stimmen im Sinne der Erwägungen erheblich erklärt.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht und Antrag:

Wir gehen in der Folge auf die im Bericht und Antrag des Stadtrates vom 2. Februar 2016 dargestellten Tabellen ein und erläutern pro Problemstelle die aktuelle Situation.

Problemstelle	Massnahme	Gemeindestrasse	Kantonsstrasse
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 und das Velofahren gemäss Bauprojekt beidseitig der Gubelstrasse gestattet ist. Dann bildet die Velofurt 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-/Löbelenstrasse - 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 Geschwindigkeitsniveaus 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	2018 wird die Industriestrasse saniert. 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 grosszügigen Radstreifen ausgerüstet.

Wie bereits in der GGR-Vorlage vom 2. Februar 2016 erwähnt, anerkennt der Stadtrat das Velo als praktisches, schnelles Verkehrsmittel. Bei allen Strassenbauprojekten und städtischen Planungen werden die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Velofahrer wo immer möglich berücksichtigt. In der Stadt Zug herrscht eine rege Bautätigkeit. Vieles ist im Gange, vieles verändert sich schnell. Neue Fragestellungen führen dazu, dass Projekte überarbeitet werden müssen. Gesamtplanungen auf Stufe Bauprojekt stellen die Situation nur zum Zeitpunkt X dar und sind schnell veraltet. Es muss möglich sein, im Zusammenhang mit konkreten Bauprojekten Verbesserungen für die Velofahrenden zu planen und direkt umzusetzen. Eine Richtschnur wird das geplante Langsamverkehrskonzept sein. Dieses wird im Zuge der nächsten Ortsplanungsrevision erarbeitet. Verschiedene der nicht oder noch nicht umgesetzten Massnahmen können derzeit aufgrund des Alters der bestehenden Anlage oder aufgrund von zahlreichen offenen Fragestellungen zeitnah nicht umgesetzt werden.

Der Stadtrat empfiehlt deshalb, die Motion als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben. Das Velo geniesst jedoch auch fortan einen hohen Stellenwert. Es ist ein sehr effizientes Verkehrsmittel und wird weiterhin bei allen kurz- und langfristigen Planungen entsprechend berücksichtigt.

#### **Antrag**

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- vom Bericht des Stadtrats zur Motion der Fraktion Alternative-CSP betreffend Bike to school/Masterplan Velo Kenntnis zu nehmen und
- die Motion als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 5. Juni 2018

Dolfi Müller  
Stadtpräsident

Martin Würmli  
Stadtschreiber

Beilage:

- Motion der Fraktion Alternative-CSP betreffend Bike to school/Masterplan Velo vom 26. August 2014

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