

Neue Veloideen für Zug

Die Velomühlen in Zug mahlen bekanntlich eher langsam. Doch gibt es immer wieder Ideen und Projekte für eine velofreundliche Zukunft.

Trotz gewisser Fortschritte ist es nicht für jeden und jede ein Vergnügen, sich mit dem Velo durchs Zugerland fortzubewegen: Velowege enden abrupt, Rechtsabbiegen bei Rot ist nur vereinzelt möglich und im Mischverkehr kann es zu Konflikten kommen. Aber es mangelt auch nicht an Visionen und Ideen, die eine «Kopenhagenisierung» von Zug im Auge haben – wie die drei folgenden Beispiele und das Gespräch mit Philipp Kisling auf Seite 13 zeigen.

Promenade Zug

Die «Promenade Zug» ist ein Vorzeigeprojekt des VCS Zug. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr auf zwei Strassenachsen in Einbahnrichtung mehr oder weniger hindernisfrei durch die Stadt Zug zu führen, siehe Grafik. Dabei entstünde viel Platz fürs Velo und für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind. Zudem könnten zwei Veloachsen durch die Stadt von Nord nach Süd realisiert werden. Viele Ampeln und Hindernisse fielen weg und die Aufenthaltsqualität in der Stadt würde steigen. Die Autos sollen in den grossen, gut erreichbaren Parkhäusern ab-

gestellt werden können. Die Busse würden weiterhin durch die Innenstadt geführt, wobei ein neuer autofreier Busbahnhof beim Einkaufszentrum Metalli als Dreh- und Angelpunkt fungiert. Die Kosten für diese Umgestaltung wären überschaubar und betrügen nur einen Bruchteil des kürzlich an der Urne abgelehnten Stadttunnels.

Velohub am Bahnhof Zug

Im Rahmen der «Promenade Zug» könnte auch der Zuger Bahnhof neu gestaltet werden. Zum einen würde auf der Ostseite des Bahnhofs der gesamte Busverkehr abgewickelt werden und zum anderen könnte man auf der Westseite die Mobility-Parkplätze, Taxistellplätze und Kiss&Ride-Zone Richtung Grafenastrasse verschieben. Dann hätte es schräg gegenüber dem Westausgang genügend Platz, um am Standort des jetzigen Velohauses ein neues zweistöckiges Dienstleistungszentrum zu errichten. Dort könnten Velos sicher geparkt, aber auch gewaschen oder gewartet und repariert werden. Es hätte Platz für die dringend benötigte Velovermietung und auch

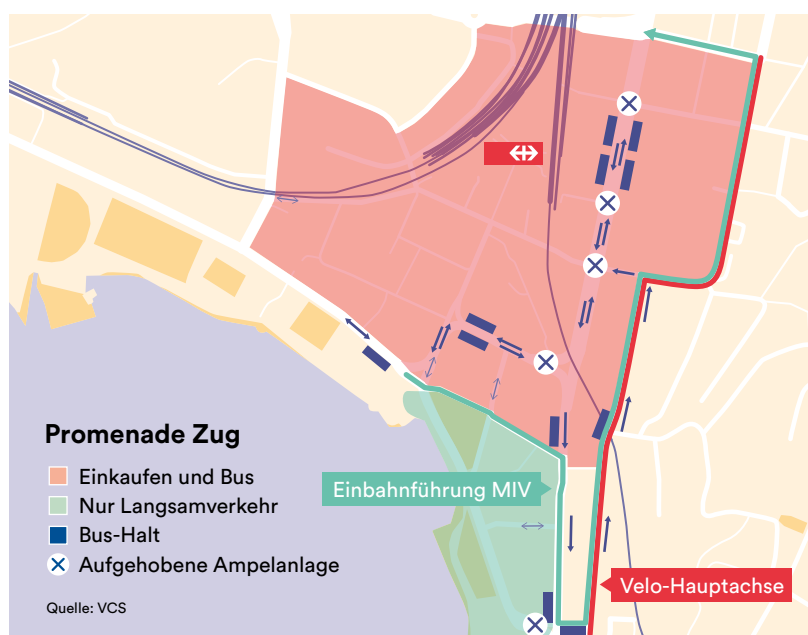


Auf der Strecke Zug–Arth sind gefährliche Querungen nötig, wie hier bei Oberwil.

der Velokurier oder andere Dienstleister für Hol- und Bringservices könnten im Haus untergebracht werden.

Veloweg Zug–Arth

Zwischen Zug und Arth verläuft in unmittelbarer Seenähe eine attraktive Strecke, die mit dem Velo jedoch nur abschnittsweise sicher befahrbar ist. Es handelt sich um eine Strasse von historischer Bedeutung, bei der grössere bauliche Eingriffe für einen durchgehenden Veloweg schwierig bis unmöglich sein dürften. Daher wird vom Zuger VCS eine Lösung propagiert, die trotz Zugeständnissen weitgehend die Bedürfnisse der Velofahrenden erfüllt – und das nicht erst in Jahrzehnten. Der VCS orientiert sich dabei an einer Studie des Chamer Verkehrsplanungsbüros TEAMverkehr.zug. So müsse die Bahn für Velofahrende und Zufussgehende nicht durchgehend (und wie in den kantonalen «Velo-Standards» vorgesehen) vier Meter, sondern könne bei engen Verhältnissen auch nur drei Meter breit sein. Wenn auch hierfür der Platz fehle, müsse die Strasse verschmälert werden, was bei einer Temporeduktion möglich sei; aufwendige Kunstbauten seien dann gar nicht mehr notwendig. In den Ortschaften Oberwil und Walchwil könne, falls kein Veloweg realisierbar sei, eine Kernfahrbahn mit beidseitigen breiten Velostreifen eingerichtet werden. Bei Tempo 30 sei das Velofahren dann auch in den Ortschaften relativ sicher. oo





Philipp Kissling startbereit mit seinem Alltagsvelo.

«Mein Herz schlägt fürs Velo, doch bin ich gegen Luxusvarianten.»

Fahrrad an. Früher hat er mit der Familie während der Ferien zudem regelmässig Velotouren unternommen.

Auch politisch ist Philipp schon lange aktiv. So liess er sich als Kandidat der «Alternative – die Grünen Zug» für den Stadtrat und Kantonsrat aufstellen und engagiert sich immer wieder für politische Anliegen, zum Beispiel im Abstimmungskampf gegen den Stadttunnel, der im März dieses Jahres mit einem Stimmenanteil von 57 Prozent abgelehnt wurde. Zudem setzt er sich im Vorstand der Zuger VCS-Sektion mit viel Herzblut für mehr Verkehrssicherheit, bessere ÖV-Angebote oder günstigere Rahmenbedingungen fürs Velo ein.

PORTRÄT

Der Velovisionär

Philipp Kissling setzt sich seit Jahren für die Förderung des Velos ein, sei es als Vorstandsmitglied des VCS Zug oder als eifriger Leserbriefschreiber. Was treibt ihn an?

Philipp Kissling und ich haben uns im Kinder- und Jugendtheater Zug verabredet, seiner «zweiten Heimat», wie Philipp betont. In einem Teilzeitpensum ist er dort für die Bühnentechnik und -gestaltung verantwortlich. Aber wollten wir nicht über sein Engagement fürs Velo sprechen? «Doch, doch», sagt Philipp. «Mir ist es einfach wichtig, mich für die Gemeinschaft und speziell für die Jungen einzusetzen, denen ja die Zukunft gehört.» Und auch ein Umdenken hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird uns allen, und speziell den Jungen, zugutekommen.

Philipp, Jahrgang 1966, wuchs in Stans und Altdorf auf; seit 1995 wohnt er in Zug. Er machte eine Ausbildung zum Bauingenieur und arbeitet seit Jah-

ren als Experte bei Bauüberwachungen und Schadensbeurteilungen. Wenn möglich nimmt er seine Ausrüstung hierfür mit dem Veloanhänger mit – und das können 30 Kilogramm oder mehr sein. Seit einigen Jahren ist er beruflich oft mit einem schnellen E-Bike unterwegs, mit dem man «mittlere Distanzen optimal abdecken kann», wie er sagt. «Ein E-Bike ist für mich ein guter Kompromiss zwischen einem Velo ohne Motor und einem Auto.» Ein solches habe er nie besessen, greife aber gelegentlich auf ein Mobility-Auto zurück. Bis 2008 fungierte er bei Mobility als Sektionsleiter für Zug. Nachhaltige Mobilität ist Philipp somit schon seit Langem ein wichtiges Anliegen. Im Alltag trifft man ihn fast immer mit dem

Mehrheitsfähige Lösungen

Aus Philipps Feder stammt die «Promenade Zug» – ein Verkehrskonzept gegen die notorische Verkehrsüberlastung der Zuger Innenstadt (s. S. 12). Hier wird Philipps Vision für eine zukunftsfähige Mobilität sichtbar. «Man muss den Verkehr als Ganzes begreifen», sagt er. Es gehe darum, mit den vorhandenen Ressourcen sorgsam umzugehen. «Ich bin generell gegen eine Erweiterung der Verkehrsflächen. Wir müssen Verkehr vermeiden, verlagern und verträglicher machen. Eine ständige Erweiterung der Angebote – und das gelte auch für den ÖV – werde die Verkehrsprobleme nicht lösen.» Ziel sei es primär, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, etwa indem man ihm Verkehrsflächen zugunsten des Langsamverkehrs wegnimmt. Doch Luxusvarianten fürs Velo seien auch keine Lösung, da sie oft zu teuer, nicht mehrheitsfähig und daher nicht realisierbar seien – und zudem auch die knappen Bodenressourcen beanspruchten. «Wir müssen lernen, mit der vorhandenen Infrastruktur sorgsam umzugehen, und zu Kompromissen bereit sein.» In diesem Sinne wird Pro Velo Zug wohl auch in den nächsten Jahren auf Philipp Kissling als Mitstreiter fürs Velo zählen dürfen. oo