



Verfassungsinitiative für ein sicheres, direktes und durchgehendes Veloverkehrsnetz im Kanton Zug bis 2030 (Zuger Velonetz-Initiative)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 17. April 2023

Sehr geehrte Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. Juni 2022 reichten Vertreterinnen und Vertreter des Initiativkomitees unter der Leitung von Andreas Lustenberger, Baar, die «Zuger Velonetz-Initiative, Verfassungsinitiative für ein sicheres, direktes und durchgehendes Veloverkehrsnetz im Kanton Zug bis 2030» in Form der allgemeinen Anregung bei der Staatskanzlei ein.

Die Staatskanzlei stellte mit Verfügung vom 3. Juni 2022 fest, dass die mit 2157 gültigen Unterschriften eingereichte Verfassungsinitiative die gesetzlichen Anforderungen gemäss § 35 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Zug vom 31. Januar 1894 (KV; BGS 111.1) erfüllt, und sie somit formell gültig zustande gekommen ist.

Der Regierungsrat erstattet Ihnen dazu nachfolgend Bericht und Antrag.
Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. In Kürze	1
2. Ausgangslage	2
3. Initiative	7
4. Stellungnahme des Regierungsrats	8
5. Würdigung	15
6. Finanzielle Auswirkungen	15
7. Zeitplan	16
8. Antrag	16

1. In Kürze

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Ablehnung der «Verfassungsinitiative für ein sicheres, direktes und durchgehendes Veloverkehrsnetz im Kanton Zug bis 2030» ohne Gegenvorschlag. Die von den Initianten geforderten Anliegen sind in der Verfassung nicht stufengerecht und werden über andere Instrumente grossmehrheitlich abgedeckt.

Unterschiedliche Gesetze, Projekte und Planungen decken die Anliegen der Initiative grossmehrheitlich ab:

- Umsetzung des neuen Veloweggesetzes des Bundes;
- Abschliessen der Anpassung des Richtplans zur Mobilität;
- Aufgleisen der Anpassung des Richtplans zum neuen kantonalen Velowegnetz (Alltagsnetz und Freizeitnetz);
- Einbeziehen der Velointeressen in die Strassenbauprojekte;
- Fördern des Veloverkehrs mit den Soft-Massnahmen;
- Berichterstattung gegenüber dem Kantonsrat zum kantonalen Richtplan Teil Mobilität und zu den Soft-Massnahmen;
- Einreichen von Veloprojekten in die Agglomerationsprogramme.

Es stellt sich zudem die staatspolitische Frage, ob es zweckmässig ist, die acht Anliegen in die Verfassung aufzunehmen. Diese sind sehr detailliert und gehören aus Sicht des Regierungsrats nicht in die Verfassung, sondern in den kantonalen Richtplan resp. in die eidgenössischen oder kantonalen Gesetze. Die Initiative geht nicht nur inhaltlich, sondern auch in Bezug auf die gewählte Normstufe zu weit und ist ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Eine Anpassung der Kantonsverfassung ist somit aus Sicht des Regierungsrats nicht notwendig.

2. Ausgangslage

2.1. Gesetzesgrundlagen und Beschlüsse

2.1.1. Kantonaler Richtplan (BGS 711.31)

Gemäss Kapitel V 9 im aktuellen kantonalen Richtplan besteht an der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs ein kantonales Interesse. Der Kanton realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das in der Richtplankarte festgesetzte Velowegnetz etappenweise und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos.

Auszug aus dem heute rechtsgültigen kantonalen Richtplan:

V 9 Radverkehr

V 9.1

An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs besteht ein kantonales Interesse.

V 9.2

Die neuen Radstrecken sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sie ergänzen das bestehende Radstreckennetz. Kleinräumige Verschiebungen von Radstrecken, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.

V 9.3

Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Radstreckennetz etappenweise und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos.

2.1.2. Neues Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 705)

Das neue Bundesgesetz über Velowege trat am 1. Januar 2023 in Kraft. Kernstück ist die Verpflichtung der Kantone zur Planung und Verwirklichung von Velowegnetzen. So werden im neuen Bundesgesetz die Grundsätze der Planung, Umsetzung und Erhaltung von Velowegnetzen sowie die Zuständigkeiten geregelt. Kantone sorgen u. a. dafür, dass zusammenhängende Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit behördenverbindlich in Plänen festgehalten, umgesetzt, erhalten und signalisiert werden. Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten und umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturen. Für die Umsetzung besteht eine Frist von zwanzig Jahren. Die Kantone bezeichnen zudem ihre Fachstellen für Velowege und legen deren Aufgaben fest.

2.1.3. Gesetz über Strassen und Wege (GSW, BGS 751.14)

Die Zuständigkeiten für Planung, Bau und Unterhalt von kantonalen Velowegen werden im Gesetz über Strassen und Wege geregelt. Der Kanton verwaltet Kantonsstrassen samt den damit verbundenen Velowegen. Er plant und baut die kantonalen Velowege und sorgt für deren Markierung und Signalisation. Der Unterhalt obliegt bei kantonalen Velowegen abseits von Kantonsstrassen den Gemeinden.

2.1.4. Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV, BGS 751.31)

An die Kosten der Errichtung und des Betriebs von Veloabstellplätzen, die dem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, kann der Kanton gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr Beiträge gewähren.

2.1.5. Legislaturziel des Regierungsrats

Der Regierungsrat hat in seinem Legislaturprogramm Ziele zum Lebensraum festgelegt. Für die Jahre bis 2026 hat der Regierungsrat das Ziel L 157 für den Aufbau des Programms «Stadlandschaft = Velolandschaft» gesetzt. Mit diesem will er in Gebieten, wo der Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums stattfindet, vermehrt auf das Velo als Verkehrsmittel setzen.

2.2. Aktuelle Planungen / Projekte

2.2.1. Anpassung Richtplan zur Mobilität (KR Vorlage Nr. 3487)

Die Zuger Verkehrspolitik basiert auf dem kantonalen Richtplan und stützt sich aktuell auf das 2001 beschlossene Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» ab. Der Kantonsrat beauftragte im Jahr 2018 den Regierungsrat, neue Leitlinien für die zukünftige Entwicklung in der Mobilität zu erarbeiten und ihm im kantonalen Richtplan zum Beschluss vorzulegen.

Die Anpassung des Richtplans entstand in einem politisch breit abgestützten Prozess. Einbezogen waren die Gemeinden, die Organisationen, Experten und Expertinnen, die Nachbarkantone und verschiedene Bundesstellen. In Workshops diskutierten diese Gruppen die zukünftige Mobilität im Kanton Zug. Der Regierungsrat definierte in einer zweitägigen Klausur die Eckpfeiler der Strategie, welche im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung breit diskutiert wurden. Der Regierungsrat setzte sich intensiv mit dem Veloverkehr auseinander.

Die Richtplananpassung ist weit fortgeschritten: Der Kantonsrat beschliesst voraussichtlich noch vor den Sommerferien 2023 die entsprechenden Kapitel im kantonalen Richtplan. Die kantonsrätliche Raum-, Umwelt- und Verkehrskommission (RUV) behandelte die Anpassung an zwei Sitzungen. Aus der aktuellen Synopse (KR Vorlage Nr. 3487.3b - 17220) sind die detaillierten Anträge der RUV ersichtlich (rote Texte). Die schwarz gestrichenen oder kursiv

geschriebenen Texte sind Änderungen des Regierungsrats gegenüber den Beschlüssen der öffentlichen Mitwirkung.

Folgende Beschlüsse mit den Anträgen der RUV sind für die Behandlung der vorliegenden Veloinitiative relevant.

Kernsatz G 7.2 u. a. mit Aussagen zum Modalsplit

Kernsatz G 7.3 7.2

Kanton und Gemeinden fördern und realisieren durch Anreize flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen. Damit ist der Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Erneuerbare Energien stehen im Vordergrund.

Kernsatz G 7.4 u. a. mit Aussage zur Sicherheit

Kernsatz G 7.5 7.4

Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten sichere und sowie umwelt- und siedlungsverträgliche Infrastrukturen für die Mobilität. Dazu sichern sie eine sehr gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft. Diese Infrastrukturen sind mit den Nachbarkantonen und dem Bund koordiniert zu koordinieren.

Handlungen M 1.1 (Nr. 2 und 4) zu den Grundsätzen zur Mobilität

M 1 Grundsätze zur Mobilität

M 1.1 Handlungen

2. Der Kanton erstattet dem Kantonsrat bis 2027 in geeigneter Form Bericht und bis spätestens 2035 Bericht und Antrag über die Umsetzung der Kernsätze und Handlungen und die Entwicklung des Modal-Splits im Kanton Zug.
- 3: 4. Der Kanton informiert in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, den Verbänden und den Mobilitätsanbietenden Transportunternehmungen über verschiedene Mobilitätsformen.

Handlung M 2.1 (Nr. 1.3) zur flächeneffizienten Mobilität, Trennung von Fuss- und Veloverkehr

~~M-3~~ M 2 Flächen- und energieeffiziente Mobilität

~~M-3.1~~ M 2.1 Handlungen

1. Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient *und situationsgerecht*, sie
 - 1.3. ~~setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit situativ eine Trennung des Fussverkehrs und eine Mischung der übrigen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung~~ *eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung für sämtliche Verkehrsteilnehmende um. Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr hat Priorität;*

Handlung M 4.1 (Nr. 3) zu den Infrastrukturen

~~M-5~~ M 4 Infrastruktur und Erreichbarkeiten

~~M-5.1~~ M 4.1 Handlungen

3. ~~Velo- und Fussverkehr~~
 - 3.1. Kantone und Gemeinden sorgen für einen *vollständiges, direktes und sicheres Velonetz, leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr* und bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen *und fördern die Velonutzung. Das Velonetz ist kantonsgrenzüberschreitend zu koordinieren festzulegen.*
 - 3.2. ~~Wo sinnvoll, steht Innerorts stehen~~ *die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr, ausserorts kombinierte Fuss- und Velowege* im Vordergrund; ~~ausserorts ist Mischverkehr denkbar.~~
 - 3.3. *Kanton und Gemeinden sorgen für genügend, vorzugsweise überdachte, Velo-Abstellplätze, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.*
 - 3.4. *Der Kanton überarbeitet das kantonale Velonetz und integriert dieses bis 2024 in den Richtplan.*

Angebot M 4.9 (Nr. 1) zum Veloverkehr

~~M-5.9~~ M 4.9 Veloverkehr

~~M-5.9.1~~ M 4.9.1 Angebot

1. Die neuen Velostrecken sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sie ergänzen das bestehende Velonetz. Kleinräumige Verschiebungen von Velostrecken, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplans.
2. Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Velonetz etappenweise.

Handlung M 5.1 (Nr.3) zur Mobilität und Siedlung

M-6 M 5 Mobilität und Siedlung

M-6.1 M 5.1 Handlungen

3. **Kanton und Gemeinden sorgen in der Stadtlandschaft gemäss Zuger Richtplan für kurze sichere und direkte Velo- und Fusswege zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse und optimalen Erreichung der Arbeitsplätze.**

Diese Beschlüsse zeugen von der intensiven Diskussion über die zukünftige Velopolitik des Regierungsrats und der RUV.

2.2.2. Kantonale Velowegnetze

Das bestehende und im Richtplan festgesetzte kantonale Velowegnetz umfasst rund 250 Kilometer und wird im Rahmen von Strassenbauprojekten umgesetzt. Mit dem laufenden Ausbau der Veloinfrastruktur verbessert der Kanton die Attraktivität und Sicherheit für das Velofahren.

In einer umfassenden Überprüfung konzipierte die Baudirektion – in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und verschiedenen Interessengruppen – 2020/21 ein Velowegnetz für den Alltag. Damit beabsichtigt der Kanton, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.

Das Velowegnetz für die Freizeit (inkl. Mountainbike) wird aktuell erarbeitet.

Die Baudirektion legt diese beiden kantonalen Netze (Alltag und Freizeit) im Herbst 2023 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Dies im Rahmen einer Anpassung des Richtplans. Im Frühsommer 2024 beschliesst der Kantonsrat diese Anpassung.

2.2.3. Veloförderung allgemein

Die Fachstelle Veloverkehr ist im Amt für Raum und Verkehr angesiedelt. Zusammen mit dem Tiefbauamt, den Gemeinden und der Zuger Polizei werden die kantonalen Velowegnetze planerisch bearbeitet und weiterentwickelt. Dazu dienen auch die Zusammenarbeiten mit Pro Velo Zug, der IG Mountainbike sowie der Plattform Bikeable.ch. In Letzterer meldet die Bevölkerung ihre infrastrukturellen Anliegen und Mängel online. Die Verwaltung prüft diese Eingaben und setzt sie soweit zweckmässig unbürokratisch um.

2.2.4. Präventionsarbeit der Zuger Polizei

Die Zuger Polizei leistet umfangreiche und wirkungsvolle Präventionsarbeit an den Zuger Schulen. Sie diskutiert mit Schülerinnen und Schülern vom Kindergarten bis zur Oberstufe altersgerechte Themen, namentlich sicheres Velofahren, neue Mobilitätsformen und auch Unfallprävention. Auf das Velofahren wird der Fokus in der Primarschule gelegt und mit einer «Veloprüfung» komplementiert. Nebst dem fahrerischen Können und dem richtigen Verhalten im Verkehr weckt die Zuger Polizei auch die Freude am Velofahren.

2.2.5. Soft-Massnahmen (KR Vorlage Nr. 3453)

Mit der Planung der kantonalen Velowegnetze legt der Kanton den Grundstein für eine gute Veloinfrastruktur. Qualität und Ausbaustandards des Velowegnetzes spielen eine entscheidende Rolle, ob das Velo im Alltag vermehrt genutzt wird oder nicht – jedoch nicht nur. Am 2. März 2023 verabschiedete deshalb der Kantonsrat einen Objektkredit über insgesamt 1 Million Franken (befristet auf 5 Jahre) für Soft-Massnahmen zur Förderung des Velofahrens. Ergänzend zur Veloinfrastruktur unterstützt der Kanton zukünftig Vorhaben, welche die Bevölkerung zur

häufigeren Nutzung von Velos und E-Bikes bewegen. Die Referendumsfrist läuft bis am 8. Mai 2023. Anschliessend beschliesst der Regierungsrat die notwendigen Regeln für die Arbeit des «Velorates» und die denkbaren Projekte.

2.2.6. Kanton Zug als velofreundlicher Arbeitgeber

Bereits heute pendeln 2/3 der Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr. Davon ein grosser Teil mit dem Velo. Um weitere Mitarbeitende zum Umsteigen auf das Velo zu bewegen, stellt der Kanton bereits heute eine attraktive Infrastruktur an diversen Verwaltungsstandorten zur Verfügung. Es gibt Veloparkplätze und Umkleieräume mit Duschen, Pumpstationen und an den grossen Verwaltungsstandorten auch Ladegelegenheiten für E-Bikes. Des Weiteren stehen vielerorts Dienstvelos und Dienst-E-Bikes, teilweise samt Helm und Regenschutz, zur Verfügung.

2.2.7. Bisherige und künftige Bestrebungen

Der Kanton Zug hat sich bereits früh der Planung und Umsetzung von Veloinfrastruktur angenommen. So gab es schon 1984 einen ersten Richtplan Radstrecken. Bereits in den Jahren 1984 bis 2003 wurden über das Strassenbauprogramm Investitionen für die Veloinfrastruktur von rund 25 Millionen Franken getätigt. In der Planung wird seit jeher grossen Wert auf den institutionalisierten Miteinbezug der verschiedenen Interessengruppen gelegt. Diese frühen Bemühungen wurden dann im Jahr 2005 auch mit dem Anerkennungspreis Prix Velo belohnt.

Bis ins Jahr 2010 erfolgte die Finanzierung von Veloprojekten zu 100 % durch den Kanton. Seit 2011 besteht die Möglichkeit, dass sich der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme (AP) finanziell an Projekten zur Veloförderung beteiligt. Der Kanton Zug macht von dieser Möglichkeit Gebrauch und nimmt sämtliche Projekte mit Veloinfrastrukturmassnahmen in das Agglomerationsprogramm auf. An diesen Projekten beteiligt sich der Bund unter der Berücksichtigung der anrechenbaren Kosten mit 35 % bis 40 %. So wurden in den AP 1 bis 4 Massnahmen für kantonale Veloinfrastruktur-Projekte in der Höhe von rund 37 Millionen Franken eingegeben (Stand Kosten bei jeweiliger Eingabe, späteste Inbetriebnahme 2030).

3. Initiative

3.1. Initiativtext

Die Initiative ist in Form der allgemeinen Anregung gehalten und trägt folgenden Wortlaut:

«Die unterzeichneten Stimmberechtigten reichen gestützt auf § 79 Abs. 2 in Verbindung mit § 35 Abs. 1 und 3 der Kantonsverfassung vom 31. Januar 1894 (BGS 111.1) in der Form der allgemeinen Anregung das folgende Initiativbegehren ein:

- 1. Alle wichtigen Wohn- und Arbeitsgebiete im Kanton Zug sind durch ein direktes, durchgehendes und komfortables Veloverkehrsnetz verbunden.*
- 2. Der Veloverkehr wird vom Autoverkehr und dem Fussgängerbereich möglichst separiert (Velobahnen).*
- 3. Falls eine Hauptveloverkehrsachse entlang der Hauptstrasse läuft, wird eine physisch getrennte Spur geführt.*
- 4. An den Zielorten stehen genügend Velo-Parkplätze zur Verfügung. Sie sind möglichst gedeckt und verfügen über E-Bike-Ladestationen.*
- 5. Die Gemeinden sorgen innerorts für sichere und attraktive Verbindungen für Einkaufs-, Schul- und Arbeitswege.*
- 6. Der Veloverkehr ist durch weitere geeignete Massnahmen zu fördern.*
- 7. In jeder Strassenbauvorlage ist die Veloverkehrsverträglichkeit separat auszuweisen.*

8. *Der Kanton erstattet regelmässig dem Kantonsrat Bericht über den Stand der Umsetzung der Velonetz-Initiative.»*

3.2. Erläuterung durch die Initianten

Das Komitee führt folgende Beweggründe zur Initiative an:

«Das Velo ist ein effizientes und gesundes Fortbewegungsmittel. Ein hoher Anteil von Velos am Verkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für lebenswerte und attraktive Siedlungsgebiete im Kanton Zug.»

Leider verzichten viele Menschen auf das Velofahren im Kanton Zug, weil die Infrastruktur grössere Lücken aufweist. Nur wenn der Kanton Zug sichere Velorouten anbietet, wird das Velofahren im Kanton Zug einer breiten Öffentlichkeit zugänglich.

*Damit die Velowege **sicher** sind, müssen sie vor allem durchgängig sein, anstatt dort zu enden, wo es am gefährlichsten ist.*

Wer die täglichen Verkehrswege per Velo zurücklegt, integriert die von der WHO empfohlene tägliche Bewegungseinheit von 30 Minuten in den Alltag ohne zusätzlichen Zeitaufwand fürs Fitnessstudio. Zudem vermindert regelmässige körperliche Aktivität das Risiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten. Verglichen mit anderen Sportarten schont Velofahren die Gelenke und Sehnen und hat ein geringeres Verletzungsrisiko.

*Wenn das Veloverkehrsnetz direkt **vom Wohn- an den Ausbildungs- und Arbeitsplatz** oder zum Einkaufsort führt, dann kann damit viel Zeit gespart werden. Das Velo ist das schnellste Verkehrsmittel in städtischem Gebiet.*

*Von einem gut ausgebauten Veloverkehrsnetz profitieren alle Menschen im Kanton Zug - nicht nur Velofahrerinnen und Velofahrer. Denn wenn mehr Personen mit dem Velo unterwegs sind, ist **mehr Platz für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr** vorhanden. Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren von mehr Sicherheit, da sie die Trottoirs nicht mehr mit Velofahrenden teilen müssen.*

*Schliesslich kommen alle in den Genuss von **besserer Luft und weniger Lärm**.*

Daher wird im Kanton Zug ein sicheres, direktes und durchgehendes Veloverkehrsnetz bis 2030 gefordert. Es wird eine fahrradfreundliche Infrastruktur geschaffen, die den Ansprüchen aller Velofahrenden und unterschiedlicher Velotypen Rechnung trägt.

Es gilt Gefahren zu reduzieren, die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs anzupassen und eine Verkehrskultur des Miteinanders zu schaffen.»

4. Stellungnahme des Regierungsrats

4.1. Generelle Bemerkungen zur Verfassungsinitiative

Die Verfassungsinitiative greift ein verkehrspolitisch wichtiges Anliegen auf. Die Zahl der Einwohnenden und Beschäftigten im Kanton Zug ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Diese Entwicklung führt zu einer Mobilitätszunahme, welche nicht nur beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Verkehr (öV), sondern auch im Velo- und Fussverkehr

spürbar ist. Ein bedeutender Anteil der Wege, insbesondere auf Strecken bis zehn Kilometer, können mit dem Velo bewältigt werden. Das Potential hierfür im Kanton Zug ist gross.

Mit den heutigen und neu geplanten kantonalen Velowegnetzen wird die Erschliessung des Kantonsgebiets mit dem Velo weiter verbessert. Der Kanton Zug realisiert die Velowegnetze in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos.

Im Jahr 2005 erhielt der Kanton Zug den Prix Velo-Anerkennungspreis für wegweisende Veloinfrastrukturen. Dieser Preis wurde durch die IG Velo Schweiz mit Unterstützung u. a. vom Bundesamt für Strassen, der Gesundheitsförderung Schweiz und der velosuisse verliehen. Eine Anerkennung, welche zeigt, dass sich der Kanton seit Jahrzehnten für seine Velowege engagiert.

4.2. Inadäquate Normstufe

Lehre und Praxis sind einig, dass auf Stufe Verfassung Grundzüge und keine Detailregelungen zu treffen sind. Dies ist auch der Botschaft zur Revision der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) vom 20. November 1996 («Botschaft über eine neue Bundesverfassung», Ziff. 111, S. 11) zu entnehmen. Sie führt aus, dass die BV die Grundzüge der staatlichen Ordnung festlegt, die wesentlichen Ziele nennt, Aufgaben zuweist, die Organisation und das Verfahren der Staatsorgane regelt, die Rechtsstellung der Menschen bestimmt und dadurch gleichzeitig die staatliche Macht begrenzt. Als rechtliche Grundordnung beansprucht die Verfassung Geltung und Vorrang vor allem übrigen Recht des Staates. Mit Bezug auf die innerkantonale Normenhierarchie ist festzuhalten, dass sich nach Art. 51 Abs. 1 BV jeder Kanton eine demokratische Verfassung zu geben hat, die der Zustimmung des Volkes bedarf und revidiert werden können muss, wenn die Mehrheit der Stimmberechtigten dies verlangt. Im Normgefüge des Kantons kommt der Verfassung der normative Vorrang zu. Somit geht eine kantonale Verfassung allen Arten des subkonstitutionellen Rechts des betreffenden Kantons vor (Urteil des Bundesgerichts 2C_140/2021E. 3.3; BGE 143 I 272 E. 2.2.1). Sowohl auf Bundes- als auch auf kantonaler Ebene regelt aber die Verfassung die Grundzüge der staatlichen Ordnung. So sorgt etwa der Kanton Zug nach § 4 Abs. 1 KV für den öffentlichen Unterricht, was anschliessend auf Gesetzesstufe im Schulgesetz vom 27. September 1990 (SchulG; BGS 412.11) sowie in der Verordnung zum Schulgesetz vom 7. Juli 1992 (Schulverordnung, SchulV; BGS 412.111) ausführlich und detailliert geregelt wird. Weiter enthält beispielsweise § 23 KV den Grundsatz, dass das Kantonsbürgerrecht nur Personen im Besitz eines Gemeindebürgerrechts erteilt werden kann, und verweist für «das Nähere» auf das Gesetz. In der Konsequenz werden Erwerb und Verlust von Kantons- und Gemeindebürgerrecht im Gesetz betreffend Erwerb und Verlust des Gemeinde- und des Kantonsbürgerrechts vom 3. September 1992 (Bürgerrechtsgesetz; BGS 121.3) sowie in der Verordnung zum kantonalen Bürgerrechtsgesetz vom 25. November 1992 (kant. BüV; BGS 121.31) umfassend geregelt.

Die vorliegende Initiative wurde in der Form der allgemeinen Anregung eingereicht. Obwohl es sich dabei nicht um eine fertige Verfassungsvorlage handelt und der künftige Erlasstext erst noch verfasst werden muss, erweist sich das hier gestellte Initiativbegehren bzw. die dazu formulierten Vorgaben über den Inhalt der künftigen Normierung als sehr detailliert und weitreichend. Die Initianten bringen insgesamt acht Anliegen vor, welche die zu regelnden Themen inhaltlich klar und äusserst konkret festlegen. Wie die Umsetzung auf Verfassungsstufe aussehen soll, ist damit bereits im Grossen und Ganzen vorgegeben und der Handlungsspielraum

entsprechend eingeschränkt. Aufgrund des Umfangs und des Detaillierungsgrads gehen die Anliegen der Initiative bereits weit über eine grundsätzliche Regelung zum Veloverkehr hinaus und gehören aus diesem Grund nicht in ein Regelwerk auf Verfassungsstufe. Hinzu kommt, dass das Thema Mobilität im Allgemeinen dem gesellschaftlichen Wandel unterliegt und sich daher auch die Anforderungen an den Veloverkehr von Zeit zu Zeit verändern können. Um rasch und situationsgerecht reagieren zu können, ist es ebenfalls angezeigt, die Anliegen der Initiative im kantonalen Richtplan oder auf Gesetzesstufe zu regeln. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die Abänderbarkeit der Verfassung aufgrund ihrer Funktion, die Grundsätze der staatlichen Ordnung mit ihren Facetten zu regeln, strengeren und aufwendigeren Verfahrensregeln untersteht, als dies beim Richtplan oder einem Gesetz der Fall ist. So bedarf es für eine Verfassungsrevision mehr Unterschriften der Stimmberechtigten als bei einem Volksreferendum. Zudem muss bei einer Änderung der Verfassung obligatorisch eine Volksabstimmung stattfinden, was nicht nur vom zeitlichen Aspekt, sondern auch in finanzieller Hinsicht grosse Auswirkungen hat. Der Regierungsrat erachtet vor diesem Hintergrund eine Normierung der hier geltend gemachten Anliegen in der Verfassung als nicht stufengerecht. Mit den anstehenden Entscheiden im Richtplan, dem neuen eidgenössischen Veloweggesetz und den vom Kantonsrat beschlossenen Soft-Massnahmen werden die Anliegen der Veloinitiative weitgehend abgeholt und die Grundlagen für ein sicheres, direktes und durchgehendes Velowegnetz (sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit) geschaffen.

4.3. Beurteilung der einzelnen Anliegen der Initiative

Im folgenden Kapitel geht der Regierungsrat auf die einzelnen Anliegen der Veloinitiative ein und zeigt auf, dass die Anliegen der Veloinitiative in die verschiedensten Planungen und Prozesse grossmehrheitlich einfließen.

4.4. Anliegen Nr. 1 der Initiative: Alle wichtigen Wohn- und Arbeitsgebiete im Kanton Zug sind durch ein direktes, durchgehendes und komfortables Veloverkehrsnetz verbunden.

4.4.1. Veloweggesetz

Gemäss Veloweggesetz des Bundes sind die Behörden verpflichtet, zusammenhängende und durchgehende Velowege zu planen. Im Art. 6 des neuen Gesetzes legt der Bund die Leitplanken fest:

«Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass:

- a. die Velowege zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere die wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen;*
- b. die Netze eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen;*
- c. die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;*
- d. die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen;*
- e. die Netze attraktiv sind und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.»*

4.4.2. Anpassung des Richtplans zur Mobilität (Stand Behandlung RUV)

Die geplante Anpassung des Richtplans widmet dem Veloverkehr ein eigenes Kapitel M 4.1.3. Folgende Beschlüsse beziehen sich direkt auf die erste Forderung der Initianten:

- M 4.1.3.1.
Kantone und Gemeinden sorgen für ein vollständiges, direktes und sicheres Velonetz, bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen und fördern die Velonutzung. Das Velonetz ist kantongrenzüberschreitend zu koordinieren.
- M 5.1.3
Kanton und Gemeinden sorgen in der Stadtlandschaft für sichere und direkte Velo- und Fusswege zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse und optimalen Erreichung der Arbeitsplätze.

4.4.3. Geplante Anpassung des Richtplans mit dem kantonalen Velowegnetz

Mit der im Jahr 2023/24 geplanten Anpassung des kantonalen Richtplans legt der Kantonsrat das überarbeitete «Alltagsnetz» abschliessend fest. In der im Herbst 2023 stattfindenden öffentlichen Mitwirkung wird das Netz auf Herz und Nieren geprüft.

4.4.4. Fazit

Mit der Umsetzung des Veloweggesetzes und den vorgesehenen Anpassungen des Richtplans zur Mobilität wird dem Anliegen der Initiative entsprochen. Auch wird der Kantonsrat im Frühsommer 2024 das kantonale Netz neu festsetzen.

4.5. Anliegen Nr. 2 der Initiative: Der Veloverkehr wird vom Autoverkehr und dem Fussgängerbereich möglichst separiert (Velobahnen).

4.5.1. Veloweggesetz

Gemäss Art. 6 Bst. c des Veloweggesetzes des Bundes sind die Velowege, wo möglich und angebracht, vom MIV und Fussverkehr zu trennen.

4.5.2. Anpassung des Richtplans zur Mobilität (Stand Behandlung RUV)

Die geplante Richtplananpassung sieht diesbezüglich folgende Beschlüsse vor:

- M 2.1.1.3.
Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient und situationsgerecht, sie setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit situativ eine Trennung des Fussverkehrs und eine Mischung der übrigen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung für sämtliche Verkehrsteilnehmende um. Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr hat Priorität.
- M 4.1.3.2.
Innerorts steht die Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.

Um den Spielraum zu behalten und die situativ beste Lösung gewährleisten zu können, hat die RUV bewusst die Formulierung «Mischverkehr Velo/Fusswege ausserorts» aus der Richtplananpassung gestrichen.

4.5.3. Geplante Anpassung des Richtplans mit dem kantonalen Velowegnetz

Gemäss kantonaler Velowegnetzplanung basieren die Ausbaustandards entlang von Wegen mit motorisiertem Verkehr auf folgenden Grundsätzen:

- Ausserorts: Im Grundsatz separate Velowege (Ausnahmen sind bei geringem Verkehr, tiefem Tempo oder wenigen zu Fussgehenden denkbar)
- Innerorts: Im Grundsatz Velostreifen (bei geringem Verkehr und Tempo ist auch Mischverkehr denkbar) und keine gemischten Velo-/Fusswege (ausser bei sehr geringen Frequenzen)

4.5.4. Fazit

Dem Anliegen der Initiative wird mit der Umsetzung des Veloweggesetzes, der Anpassung des Richtplans sowie der kantonalen Velowegnetzplanung entsprochen. Eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten wird, wo möglich und angebracht, angestrebt.

4.6. Anliegen Nr. 3 der Initiative: Falls eine Hauptveloverkehrsachse entlang der Hauptstrasse läuft, wird eine physisch getrennte Spur geführt.

4.6.1. Keine Umsetzung geplant

Das Anliegen ist in dieser absoluten Form nicht umsetzbar. Bei jeder Erstellung und Anpassung von Veloverbindungen wägt der Kanton die verschiedenen Interessen (Fruchtfolgeflächen, Eingriff ins Landschaftsbild, Ortsbildschutz, Enteignungen für das Land, Abbruch von Liegenschaften, Komfort für die Velofahrenden, Sicherheit des Veloweges, Kosten etc.) sorgfältig ab. Es gibt Situationen, wo eine physisch getrennte Spur unverhältnismässig und andere räumliche Interessen höher zu gewichten sind.

Gerade im Kanton Zug mit seinen nicht unendlichen Flächen, ist es die hohe Kunst, Kompromisse zu finden. Zu erwähnen ist, dass in der laufenden Anpassung des Richtplans zur Mobilität diese absolute Forderungen fehlt und von der RUV auch nicht eingebracht wurde.

4.6.2. Fazit

Dem Anliegen der Initiative wird mit den vorliegenden Richtplananpassungen nicht entsprochen und ist auch im Veloweggesetz des Bundes nicht vorgesehen.

4.7. Anliegen Nr. 4 der Initiative: An den Zielorten stehen genügend Velo-Parkplätze zur Verfügung. Sie sind möglichst gedeckt und verfügen über E-Bike-Ladestationen.

4.7.1. Veloweggesetz

Velowegnetze müssen attraktiv sein. «Veloparkierungsanlagen» sind explizit als Bestandteil der Velowegnetze für den Alltag aufgeführt (Art. 3 Abs. 2 Veloweggesetz). Die Pflicht, genügend und attraktive Velo-Parkplätze zu erstellen, ist damit vorgegeben.

4.7.2. Anpassung des Richtplans zur Mobilität (Stand Behandlung RUV)

Die geplante Richtplananpassung sieht diesbezüglich folgenden Beschluss vor:

- M 4.1.3.3.
Kanton und Gemeinden sorgen für genügend, vorzugsweise überdeckte, Velo-Abstellplätze, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

4.7.3. Fazit

Dem Anliegen der Initiative bezüglich (gedeckten) Abstellplätzen wird entsprochen. Die Vorgabe betreffend die Bereitstellung von Ladestationen ist nicht vorgesehen.

4.8. Anliegen Nr. 5 der Initiative: Die Gemeinden sorgen innerorts für sichere und attraktive Verbindungen für Einkaufs-, Schul- und Arbeitswege.

4.8.1. Veloweggesetz

Artikel 6 Bst. c und e des Veloweggesetzes des Bundes verpflichtet den Kanton und die Gemeinden, für sichere und attraktive Velowegnetze zu sorgen.

4.8.2. Anpassung des Richtplans zur Mobilität (Stand Behandlung RUV)

Die geplante Richtplananpassung sieht diesbezüglich folgende Beschlüsse vor:

- M 4.1.3.1.
Kantone und Gemeinden sorgen für ein vollständiges, direktes und sicheres Velonetz, bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen und fördern die Velonutzung. Das Velonetz ist kantonsgrenzüberschreitend zu koordinieren.
- M 5.1.3
Kanton und Gemeinden sorgen in der Stadtlandschaft für sichere und direkte Velo- und Fusswege zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse und optimalen Erreichung der Arbeitsplätze.

4.8.3. Fazit

Dem Anliegen der Initiative wird entsprochen. Die Gemeinden sind ebenfalls verpflichtet, sich für sichere und attraktive Verbindungen – auch innerorts – einzusetzen.

4.9. Anliegen Nr. 6 der Initiative: Der Veloverkehr ist durch weitere geeignete Massnahmen zu fördern.

4.9.1. Anpassung des Richtplans zur Mobilität (Stand Behandlung RUV)

Die geplante Richtplananpassung sieht diesbezüglich folgenden Beschluss vor:

- M 1.1.4
Der Kanton informiert in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, den Verbänden und den Transportunternehmungen über verschiedene Mobilitätsformen.

Mit diesem Beschluss informiert der Kanton mit anderen Partnern über verschiedene Mobilitätsformen. Denkbar wäre ein Informationsanlass zu neuen Regeln im Veloverkehr oder ein gemeinsamer Auftritt an der Zuger Messe mit den Verbänden/Vereinen (Pro Velo o. ä).

4.9.2. Soft-Massnahmen (KR Vorlage Nr. 3453)

Am 2. März 2023 beschloss der Kantonsrat einen Objektkredit über 1 Million Franken. Mit diesem Kredit unterstützt der Regierungsrat konkrete Massnahmen, welche die Bevölkerung zur häufigeren Nutzung von Velos und E-Bikes bewegen. Ein vom Regierungsrat eingesetzter «Velorat» prüft die Gesuche Dritter und unterbreitet sie via die Baudirektion dem Regierungsrat.

4.9.3. Agglomerationsprogramme des Kantons Zug

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme (AP) des Bundes werden seit der 1. Generation diverse Projekte zugunsten des Veloverkehrs berücksichtigt und umgesetzt (teilweise bereits umgesetzt):

- Radweg UF Brüggli, Zug (AP 1)
- Radweg Alpenblick–Kollermühle, Zug/Cham (AP 1)
- Radweg 27, PU Südstrasse, Baar (AP 2)
- Rad- und Fussweg Richtung Uerzlikon (AP 2)
- Velostation Bahnhof Zug (AP 2)
- Fuss-/Radweg Huobweg–Röhrliberg, Cham (AP 2)
- Radwegverbreiterung Grund, Baar (AP 3)
- Fuss-, Velo- und öV-Anbindung Papieriareal, Cham (AP 3)
- KS P, Sihlbruggstrasse mit Radstreifen, Sand AG–Knoten Blatt, Neuheim (AP 3)
- Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergänzungen (AP 4)
- Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzergänzungen (AP 4)

Bei der vorangehenden Liste handelt es sich um einen Auszug.

4.9.4. Bikeable.ch

Der Kanton betreibt in Zusammenarbeit mit Pro Velo Zug und der IG Mountainbike die Plattform Bikeable.ch. Die Verwaltung prüft die verschiedenen Eingaben und setzt sie soweit zweckmässig unbürokratisch um.

4.9.5. Fazit

Neben den aufgeführten Massnahmen bestehen viele weitere Massnahmen. Erwähnt sei die grosse Leistung der Zuger Polizei in den Zuger Schulen oder die des Kantons Zug als velofreundlicher Arbeitsgeber. Dem Anliegen der Initiative wird entsprochen.

4.10. Anliegen Nr. 7 der Initiative: In jeder Strassenbauvorlage ist die Veloverkehrsverträglichkeit separat auszuweisen.

4.10.1. Prüfung Veloverkehrsverträglichkeit

Die Veloverkehrsverträglichkeit wird in jedem Kantonsstrassenbauvorhaben geprüft und, wo relevant, werden konkrete Massnahmen für sichere Veloverbindungen berücksichtigt. In Projekten, in welchen der Veloverkehr eine Relevanz hat, wird die Thematik des Veloverkehrs in der Kreditvorlage bereits heute erwähnt. Die Baudirektion ist bereit, zukünftig in jeder Vorlage (sofern der Veloverkehr im Projekt relevant ist) ein separates Kapitel zu den Anliegen des Veloverkehrs einzubauen.

Aktuelle Beispiele von Projekten mit integrierten Velomassnahmen:

- Risch, Höhe Waldheim bis Golfpark: Erstellung eines durchgehenden, rund 2,5 Kilometer langen seeseitigen Velo- und Gehweges, aktuelle Phase: Vorprojekt
- Unterägeri bis Kantonsgrenze ZG/SZ: Erstellung Velo- und Gehweg, aktuelle Phasen: je nach Abschnitt in Ausführung, vor Ausführung, Vorprojekt, Bauprojekt
- Kreisel Holzhäusern bis Honau: Erstellung durchgehender Velo- und Gehweg, aktuelle Phase: Vorprojekt
- Zug, Riedmann bis Brücke A14: Erstellung zweier Radstreifen und sichere Querung Lorzenuferweg, aktuelle Phase: vor Auflage
- Cham, Knonauerstrasse: Erstellung Velo- und Gehweg, Projektphase Bauprojekt
- Menzingen, Nidfuren–Schmittli: Erstellung beidseitiger Velostreifen, Projektphase: in Ausführung

4.10.2. Fazit

Dem Anliegen der Initiative wird sinngemäss entsprochen. In jeder Vorlage, in welcher der Veloverkehr relevant ist, wird dieser bereits heute behandelt. Künftig soll ein separates Kapitel zur Verträglichkeit des Veloverkehrs in die Kreditvorlage integriert werden.

4.11. Anliegen Nr. 8 der Initiative: Der Kanton erstattet regelmässig dem Kantonsrat Bericht über den Stand der Umsetzung der Velonetz-Initiative.

4.11.1. Anpassung des Richtplans zur Mobilität (Stand Behandlung RUV)

Die geplante Richtplananpassung sieht diesbezüglich folgenden Beschluss vor:

- M 1.1.2.
Der Kanton erstattet dem Kantonsrat bis 2027 in geeigneter Form Bericht und bis spätestens 2035 Bericht und Antrag über die Umsetzung der Kernsätze und Handlungen und die Entwicklung des Modal-Splits im Kanton Zug.

Im Rahmen dieser Berichterstattung orientiert der Regierungsrat auch über die Kernsätze und Handlungen, welche den Veloverkehr betreffen. Wie aufgezeigt, werden mit der vorgesehenen Anpassung des Richtplans zur Mobilität beinahe alle Anliegen der Initiative abgeholt und somit ist auch die Berichterstattung eine umfassende. Auch bei den Soft-Massnahmen ist dem Kantonsrat nach vier Jahren ein Bericht zum Erfolg vorzulegen.

5. Würdigung

Unterschiedliche Gesetze, Projekte und Planungen decken die Anliegen der Initiative grossmehrheitlich ab:

- Umsetzung des neuen Veloweggesetzes des Bundes;
- Abschliessen der Anpassung des Richtplans zur Mobilität;
- Aufgleisen der Anpassung des Richtplans zum neuen kantonalen Velowegnetz;
- Einbeziehen der Velointeressen in die Strassenbauprojekte;
- Fördern des Veloverkehrs mit den Soft-Massnahmen;
- Berichterstattung gegenüber dem Kantonsrat zum kantonalen Richtplan Teil Mobilität und zu den Soft-Massnahmen;
- Einreichen von Veloprojekten in die Agglomerationsprogramme.

Eine Anpassung der Kantonsverfassung ist somit aus Sicht des Regierungsrats nicht notwendig.

Es stellt sich zudem die staatspolitische Frage, ob es zweckmässig ist, die acht Anliegen in die Verfassung aufzunehmen. Diese sind sehr detailliert und gehören aus Sicht des Regierungsrats nicht in die Verfassung, sondern in den kantonalen Richtplan resp. in die eidgenössischen oder kantonalen Gesetze. Die Initiative geht nicht nur inhaltlich, sondern auch in Bezug auf die gewählte Normstufe zu weit und ist ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

6. Finanzielle Auswirkungen

Bei einer Ablehnung der «Zuger Velonetz-Initiative» durch das Volk resultieren für den Kanton die Aufwendungen für die Volksabstimmung. Weitere finanzielle Folgen sind keine zu erwarten.

Wird die «Zuger Velonetz-Initiative» von der Bevölkerung angenommen, sind ausser den Aufwendungen für die Volksabstimmung voraussichtlich ebenfalls keine weiteren Kosten ausserhalb der ohnehin geplanten Massnahmen zu erwarten. Mit der geplanten Anpassung des Richtplans zur Mobilität, der Umsetzung des neuen Veloweggesetzes des Bundes und der Soft-Massnahmen werden die Anliegen der Initianten weitgehend aufgenommen. Die anfallenden Kosten sind Bestandteil der entsprechenden Bauprojekte, resp. sind im Fall der Soft-Massnahmen bereits durch den Kantonsrat genehmigt (Referendumsfrist läuft am 8. Mai 2023 ab). Die Umsetzung des Anliegens 3 («Falls eine Hauptveloverkehrsachse entlang der Hauptstrasse läuft, wird eine physisch getrennte Spur geführt») ist in dieser absoluten Form nicht möglich, weshalb auch hier keine Kosten entstehen. Gerade innerorts sind die dazu benötigten Flächen nicht vorhanden, bzw. würde den Erwerb von (Privat-)Land voraussetzen, welcher auch unter dem Aspekt des Enteignungsrechts nicht generell durchsetzbar wäre. Vielmehr wird Einzelfallweise, wo möglich und verhältnismässig, der Forderung der Initianten ohnehin nachgekommen und die Kosten sind in den entsprechenden Bauprojekten enthalten. Die Integration des zusätzlichen Kapitels zur Verträglichkeit des Veloverkehrs in der Kreditvorlage (Anliegen 7) verursacht keine Kosten.

7. Zeitplan

4. Mai 2023	Kommissionsbestellung
Mai 2023	Kommissionssitzung(en) RUV
Mai/Juni 2023	Kommissionsbericht RUV
29. Juni 2023	Kantonsrat 1. Lesung
31. August 2023	Kantonsrat 2. Lesung
7. September 2023	Publikation im Amtsblatt
3. März 2024	Volksabstimmung
1. Juli 2024	Inkrafttreten

8. Antrag

Dem Kantonsrat wird beantragt, die Verfassungsinitiative für ein sicheres, direktes und durchgehendes Veloverkehrsnetz im Kanton Zug bis 2030 (Zuger Velonetz-Initiative) sei ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Zug, 17. April 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Silvia Thalmann-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart