



**Postulat der Fraktion Alternative – die Grünen  
betreffend eine nachfrageorientierte Planung des öffentlichen Verkehrs und des  
Langsamverkehrs sowie eine angebotsorientierte Planung des motorisierten Individual-  
verkehrs**

(Vorlage Nr. 3481.1 - 17101)

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 3. Oktober 2023

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. Oktober 2022 hat die Fraktion Alternative – die Grünen das Postulat betreffend eine nachfrageorientierte Planung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie eine angebotsorientierte Planung des motorisierten Individualverkehrs (Vorlage Nr. 3481.1 - 17101) eingereicht. Der Kantonsrat hat das Postulat am 27. Oktober 2022 zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	In Kürze	1
2.	Einleitung	2
2.1.	Ausgangslage alter Richtplan	2
2.2.	Erarbeitung Richtplananpassung «Mobilität»	2
3.	Umgang Planung des öV, des Langsamverkehrs und des MIV im Richtplan	3
3.1.	Kernsätze und Handlungen zur Mobilität	3
3.2.	öV-Planung	4
3.3.	Planung des Langsamverkehrs	5
3.4.	MIV-Planung	5
4.	Projektidee «Promenade Zug»	6
5.	Planbeständigkeit	6
6.	Antrag	7

**1. In Kürze**

Das Postulat fordert den Regierungsrat auf, den Grundsatz V 1.1 des Richtplans (Stand 27. Januar 2022) zu belassen. Das Mobilitätskonzept sei nach diesem Grundsatz auszurichten und allfällig vorgesehene Massnahmen sind in diesem Sinne zu begründen. Zudem wird der Regierungsrat eingeladen, die Projektidee «Promenade Zug» der Sektion Zug des Verkehrs-Clubs Schweiz (VCS) im Sinne des obgenannten Grundsatzes V 1.1 zu überprüfen.

Die Anpassung des Richtplans zur Mobilität wurde am 29. Juni 2023 vom Kantonsrat verabschiedet. Die darin enthaltenen Punkte wurden in einem partizipativen Prozess erarbeitet und diskutiert. Der Grundsatz der nachfrageorientierten Planung des öffentlichen Verkehrs (öV) ist im überarbeiteten Richtplan weiterhin enthalten. Bei der Planung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird auf die explizite Nennung einer angebotsorientierten Planung verzichtet. Der Fokus der Planung wird auf die Entlastung der Ortszentren mit Förderung des öffentlichen Verkehrs und die direkte Führung des MIV auf die Nationalstrassen gerichtet.

Aufgrund der mit der Richtplananpassung festgesetzten Umfahrung Zug ist es zurzeit nicht sinnvoll, die Idee des VCS-Projekts «Promenade Zug» aus Sicht des Regierungsrats zu kommentieren. Im Rahmen der Umsetzung der Umfahrung Zug sind von Kanton und Gemeinde flankierende Massnahmen zu treffen.

Die Postulanten hatten im Rahmen des Prozesses zur Anpassung des Richtplans zur Mobilität die Möglichkeit, ihre Anliegen vorzubringen. Des Weiteren widerspricht ein Wiedereinführen des Kapitels V 1.1 so kurze Zeit nach Festsetzung des angepassten Richtplans dem Grundsatz der Planbeständigkeit.

## 2. Einleitung

### 2.1. Ausgangslage alter Richtplan

Im alten Richtplan (Stand 27. Januar 2022) war für die öV- und MIV-Planung folgender Grundsatz V 1.1 festgeschrieben:

V 1            Zuger Verkehrspolitik

V 1.1

Der Kanton Zug plant den öffentlichen und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert. Dabei stimmt er die verschiedenen Projekte zeitlich und finanziell aufeinander ab.

### 2.2. Erarbeitung Richtplananpassung «Mobilität»

Die Anpassung des Richtplans zur Mobilität wurde in einem langjährigen, partizipativen Prozess erarbeitet. Am 29. Juni 2023 wurde der angepasste Richtplan vom Kantonsrat festgesetzt (Vorlage Nr. 3487), Mitte Juli 2023 wurde dieser dem UVEK zur Genehmigung durch den Bund eingereicht.

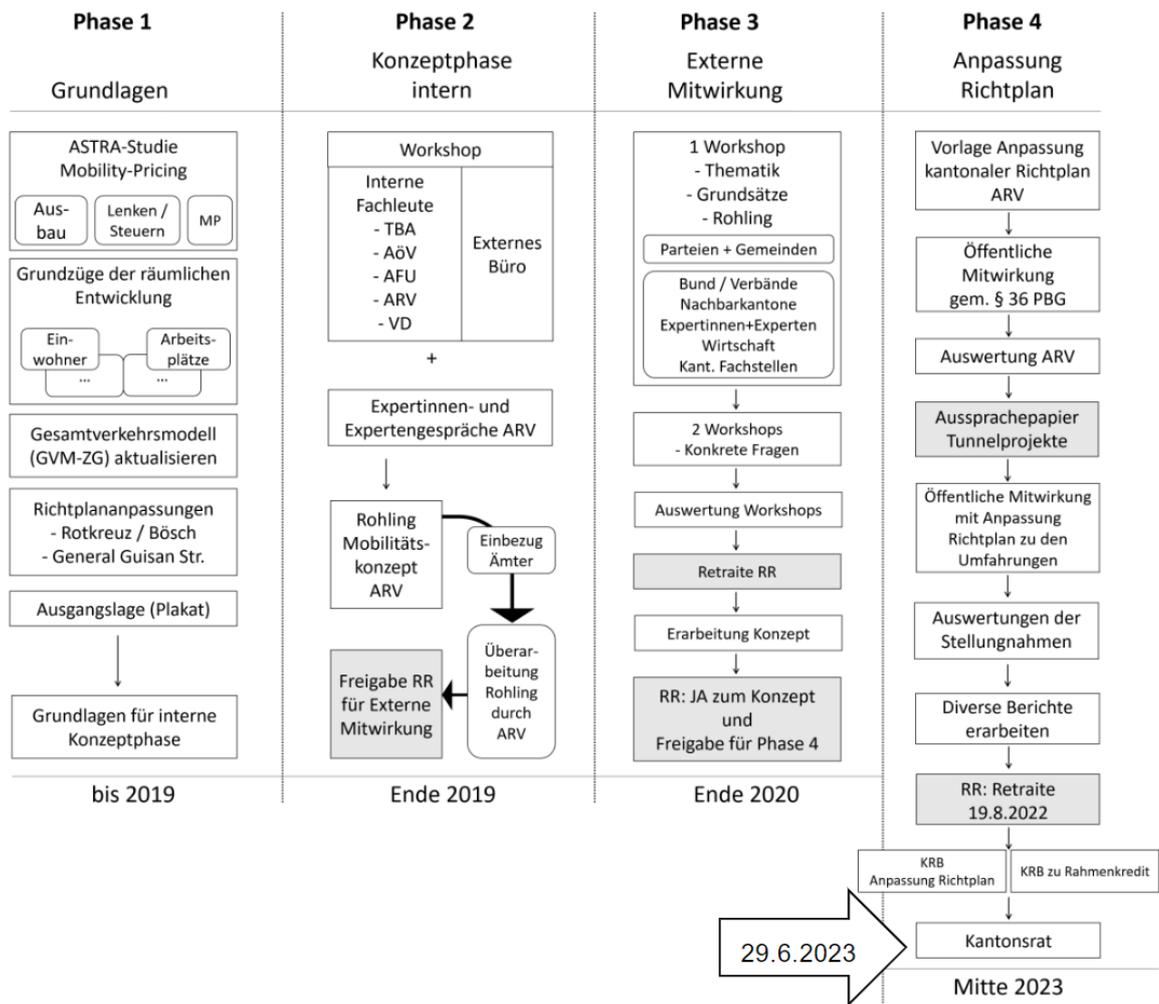


Abbildung 1: Prozess zur Anpassung des Richtplans zur Mobilität

Im Rahmen der diversen Workshops, des Mitwirkungsverfahrens, der Behandlungen in der kantonsrätlichen Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr sowie im Kantonsrat wurden die einzelnen Themen der Mobilität ausführlich diskutiert. Im Rahmen dieses Prozesses wurde der Grundsatz V 1.1 diskutiert und gestrichen respektive sinngemäss in andere Richtplankapitel übernommen (siehe Kapitel 3).

Neben verschiedenen Beschlüssen zur Mobilität erfolgten am 29. Juni 2023 durch den Kantonsrat auch die Festsetzungen sowie die Genehmigungen der Generellen Projekte der beiden Umfahrungen Zug und Unterägeri. Am 31. August 2023 wurden durch den Kantonsrat die Rahmenkredite für die Umfahrungen beschlossen.

### 3. Umgang Planung des öV, des Langsamverkehrs und des MIV im Richtplan

#### 3.1. Kernsätze und Handlungen zur Mobilität

Im kantonalen Richtplan wird eine flächen- und energieeffiziente Mobilität angestrebt, der Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV ist zu erhöhen. Dies ist in den Grundzügen zur räumlichen Entwicklung (G 7) sowie in den Handlungen zur flächen- und energieeffizienten Mobilität (M 2.1) festgehalten:

**G 7           Kernsätze zur Mobilität****Kernsatz G 7.2**

Kanton und Gemeinden fördern und realisieren 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**

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

**M 2           Flächen- und energieeffiziente Mobilität****M 2.1        Handlungen**

1. Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient und situationsgerecht, sie
  - 1.1 weisen die vorhandenen Verkehrsflächen möglichst den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu;
  - 1.2 werten mittels Umfahrungsachsen den Strassenraum in Ortszentren siedlungsverträglich auf;
  - 1.3 setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung für sämtliche Verkehrsteilnehmende um. Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr hat Priorität;
  - 1.4 entwickeln und setzen unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen um;
  - 1.5 sorgen mit Massnahmen der digitalen Steuerung für einen flüssigen Verkehr.

**3.2.   öV-Planung**

Der Grundsatz V 1.1 des alten Richtplans (Stand 27. Januar 2022) zur nachfrageorientierten Planung des Busnetzes wird mit der durch den Kantonsrat beschlossenen Richtplananpassung beibehalten und wie folgt in Kapitel M 4.6.1 übernommen:

**M 4.6        Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee****M 4.6.1     Angebot**

1. Der Kanton baut nach Rücksprache mit den Gemeinden das heutige Busnetz schrittweise zu einem leistungsfähigen öffentlichen Transportsystem aus. Dieses zeichnet sich durch eine hohe Qualität, Zuverlässigkeit, Reisegeschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit aus. Der Kanton stimmt Betrieb und Infrastruktur aufeinander ab. Der Fahrzeugeinsatz richtet sich nach der Nachfrage, dem Kundenbedürfnis und dem Stand der Technik. Das Angebot wird laufend dem Nachfragepotential angepasst.

Des Weiteren ist die nachfrageorientierte Planung des gesamten öV übergeordnet im Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (BGS 751.31) festgehalten:

**§ 1** Angebot

<sup>1</sup> Kanton und Gemeinden sorgen nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zug.

### 3.3. Planung des Langsamverkehrs

Die Planung des Langsamverkehrs wird im angepassten Richtplan wie folgt festgehalten:

#### M 4 Infrastruktur und Erreichbarkeiten

##### M 4.1 Handlungen

##### 3. Veloverkehr

3.1 Kanton 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.

3.2 Innerorts steht die Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.

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.

##### 4. Fussverkehr

4.1 Kanton und Gemeinden sorgen für sichere und attraktive Fusswege. Neben baulichen Massnahmen sorgen die Gemeinden in Planungen und Bewilligungen für die Durchgängigkeit der Siedlungen für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Planung der Velonetze ist aktuell in der öffentlichen Mitwirkung und liegt beim Amt für Raum und Verkehr und bei den Gemeinden bis am 6. November 2023 öffentlich auf.

### 3.4. MIV-Planung

Der Grundsatz V 1.1 des alten Richtplans (Stand 27. Januar 2022) bezüglich angebotsorientierter Planung des MIV wurde nicht explizit in die Richtplananpassung übernommen. Im angepassten Richtplan wird der Fokus auf die Entlastung der Ortszentren zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Abstimmung auf die Verkehrsräume und Siedlungsbilder gerichtet. Des Weiteren ist die Anbindung der Siedlungsräume zu verbessern und der MIV direkter auf die Nationalstrassen zu führen.

## M 4.3 Kantonsstrassen

### M 4.3.1 Abstimmungen

2. Der Kanton Zug richtet den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:
- stark beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlasten, um die Lebensqualität zu verbessern, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Verkehrsräume auf die Ortsbilder abzustimmen;
  - verkehrsmässige Anbindung rechtsgültig eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;
  - den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.

## 4. Projektidee «Promenade Zug»

Mit Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023 wurden die beiden Umfahrungen Zug und Unterägeri im Richtplan festgesetzt. Der Beschluss für die Umfahrung Zug lautet:

### M 4.3.2 Vorhaben

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
8	Neubau Umfahrung Zug	Festsetzung	2	K 10-L 11
8.1	Der Kanton sichert die Räume für die Umfahrung mit Baulinien.			
8.2	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen abgetreten oder durch den Kanton übernommen:			
	- KS 25 Chamerstrasse von Aabachstrasse bis Vorstadt und Alpenstrasse/Bundesplatz/Bahnhofstrasse/Vorstadt/Neugasse/Grabenstrasse und Artherstrasse von Casino bis Tunnelportal an die Gemeinde Zug;			
	- KS 381 Ägeristrasse von Kolinplatz bis Kreisel Talacher an die Gemeinden Zug und Baar.			
	- Der Kanton übernimmt die Gubelstrasse von Baarerstrasse bis Aabachstrasse.			

Gleichzeitig wurden die beiden Generellen Projekte genehmigt. Am 31. August 2023 hat der Kantonsrat zudem die Rahmenkredite zugunsten der Umfahrungen beschlossen.

Aufgrund der erfolgten Festsetzung der Umfahrung Zug und der Genehmigung des Rahmenkredits ist es aus Sicht des Regierungsrats zurzeit nicht sinnvoll, die Idee des VCS-Projekts «Promenade Zug» zu kommentieren. Die Umsetzung der Umfahrung Zug wirkt sich im Perimeter einer allfälligen Promenade auf die Verkehrsströme aus. Gemäss Richtplankapitel M 4.1.9 sind mit der Realisierung von Kantonsstrassen durch den Kanton und die Gemeinden flankierende Massnahmen zu treffen.

## 5. Planbeständigkeit

Es stand der Postulantin offen, ihre Ideen in den Prozess der Anpassung des Richtplans einzubringen. Die Wiedereinführung des Kapitels V 1.1 des alten Richtplans (Stand 27. Januar 2022) innert so kurzer Zeit nach Festsetzung des angepassten Richtplans widerspricht dem Grundsatz der Planbeständigkeit nach Art. 9 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700).

## **6. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat der Fraktion Alternative – die Grünen betreffend eine nachfrageorientierte Planung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie eine angebotsorientierte Planung des motorisierten Individualverkehrs (Vorlage Nr. 3481.1 - 17101) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 3. Oktober 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Silvia Thalmann-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart