



**Kleine Anfrage der SP-Fraktion  
betreffend Transparenz und Veröffentlichung von Verkehrsdaten in Bezug auf den  
Stadttunnel**

(Vorlage Nr. 3677.1 - 17589)

Antwort des Regierungsrats  
vom 10. Februar 2024

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Februar 2024 hat die SP-Fraktion die Kleine Anfrage betreffend Transparenz und Veröffentlichung von Verkehrsdaten in Bezug auf den Stadttunnel (Vorlage Nr. 3677.1 - 17589) eingereicht.

Der Regierungsrat nimmt zu den darin gestellten Fragen wie folgt Stellung:

1. *Herr Baudirektor Weber, die von der Zuger Zeitung veröffentlichten Zahlen belegen eindeutig den Rückgang des Verkehrs in Teilen des Stadtkerns von Zug. Warum wurden diese Zahlen von der Baudirektion nicht transparent kommuniziert?*

Die Nordstrasse (Eröffnung 2009) wie auch die Tangente Zug/Baar (Eröffnung 2021) hatten unter anderem zum Ziel, die Verkehrsbelastung im engeren Bereich der Stadt Zug zu reduzieren. Dass dieser Effekt eintrat, zeigen die heutigen Zahlen der meisten Messstellen im Zuger Zentrum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Gesamtverkehrsvolumen reduziert werden konnte. Auf den Haupteinfallachsen ins Zuger Zentrum (Nordstrasse, Chamerstrasse, Artherstrasse) ist ein steigendes Verkehrsaufkommen feststellbar: Durchschnittlicher Tagesverkehr 2017: 31 791 Fahrzeuge; 2023 32 270 Fahrzeuge. Dass die Corona-Pandemie vorübergehend allorts zu einem verminderten Verkehrsaufkommen führte, ist allgemein bekannt.

Bereits in der Medienmitteilung vom 12. Juli 2016 (unter anderem publiziert in der Ausgabe der Neuen Zuger Zeitung vom 13. Juli 2016) hat die Baudirektion unter anderem Folgendes geschrieben: «Im Zentrum der Stadt Zug sind die Verkehrsmengen seit 2010 mehrheitlich rückläufig, die Einfallachsen und die Autobahnen weisen hingegen weiter steigende Werte auf.» Diese Aussage wurde mit Detailerläuterungen ergänzt. Der Verkehrsrückgang im Zentrum der Stadt Zug wurde somit bereits 2016 transparent kommuniziert. Im Weiteren wurde seitens des Kantons im Jahre 2022 im Zusammenhang mit der Wirkung der Tangente Zug/Baar mit einer Medienmitteilung einerseits und im Rahmen einer Interpellationsbeantwortung im Kantonsrat andererseits auf die verminderte Verkehrsmenge hingewiesen. Zudem wurden externe Anfragen über die Verkehrszahlen stets mit den aktuellen Daten beantwortet. Massgebend für die Ausarbeitung der Umfahrungsprojekte war die täglich feststellbare sehr hohe Verkehrsbelastung in den Zentren von Unterägeri und der Stadt Zug.

Die Verkehrsbelastung im Zentrum der Stadt Zug ist – trotz der reduzierten Verkehrsmengen – nach wie vor sehr hoch. Die Verkehrskapazität stösst bereits heute an Grenzen. Dies kann tagtäglich vor Ort festgestellt werden. Die Ausarbeitung des Umfahrungsprojekts erfolgte auf dieser Tatsache. Die Verkehrszahlen führen zu keinen anderen Erkenntnissen.

2. *Bei Informationsveranstaltungen, in der Broschüre über die gemeinsamen Informationen der Gemeinde Unterägeri und der Stadt Zug sowie während der aktiven und kostspieligen Kampagne für die Tunnelprojekte wurden die in der Zuger Zeitung veröffentlichten Zahlen nicht genannt. Warum wurden die verfügbaren Verkehrsmessungen nicht über die zahlreichen Kommunikationskanäle dem Kantonsrat und der Bevölkerung mitgeteilt?*

Die Baudirektion hat die Zahlen zur Verkehrsbelastung jeweils transparent kommuniziert. Im Übrigen verweist der Regierungsrat auf seine Antwort zu Frage 1.

3. *Wie läuft der Prozess der Verkehrszahlerhebung ab? Werden in der Zuger Baudirektion ausgehend von diesen Zahlen Aussagen über Trendentwicklungen getroffen? Seit wann ist es der Zuger Baudirektion bekannt, dass die Verkehrszahlen im Zentrum von Zug einen rückläufigen Trend aufweisen?*

Die Erhebungen von Verkehrszahlen im Kanton Zug erfolgen mit den über hundert ständigen Messstellen. Die Rohdaten werden beim Amt für Raum und Verkehr aufbereitet, damit sie für Auswertungen genutzt werden können. Die Verkehrszählungen sind eine der über 50 Datengrundlagen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM), mit welchem die Verkehrsströme für das Jahr 2040 in den Zentren von Unterägeri und der Stadt Zug prognostiziert wurden. Weitere Datengrundlagen sind beispielsweise die Entwicklung der Struktur- und Siedlungsdaten (Bevölkerung, soziodemografische Daten, Arbeits- und Schulplätze, Versorgungs- und Freizeitstandorte etc.) sowie Daten von nationalen Verkehrsmodellen. Es wurde übrigens die gleiche Modellsoftware verwendet, wie sie auch der Bund, die meisten Kantone oder etwa auch die Stadt Zürich benützen. Gemäss dem GVM wird ohne Umfahrungen der Verkehr in den Zentren von Unterägeri und Zug bis ins Jahr 2040 zunehmen.

4. *Warum wurde entschieden, diese für den Stadttunnel ungünstigen Daten zurückzuhalten, und welches Ziel sollte damit erreicht werden?*

Es wurden keine Zahlen zurückgehalten. Diesbezüglich verweisen wir auf die Antwort zur Frage 1. Bis 2017 wurden die Verkehrszahlen im Internet publiziert. Aufgrund einer Umstellung der Auswertungssoftware und fehlender Schnittstellen zu den Messstellen konnte die Aktualisierung der Verkehrserhebungen auf ZugMap nicht fortgeführt werden. Auch wenn diese Daten nicht mehr über das Internet abgerufen werden konnten, standen sie für interne und externe Zwecke stets zur Verfügung. Pro Jahr gibt es rund 60 externe Anfragen nach Verkehrszahlen. Diese wurden laufend aufgrund der aktuellen Daten beantwortet. Jede Anfrage und Herausgabe wird registriert und kann belegt werden.

Die Verkehrsdaten sind für die Umfahrung Zug nicht «ungünstig». Die Verkehrsbelastung ist nach wie vor sehr hoch und ist – wie bereits ausgeführt – auf den Haupteinfallachsen ins Zuger Zentrum zunehmend. Diese sehr hohe Verkehrsbelastung im Zentrum der Stadt Zug führt immer wieder zu Stau und die Fahrplentreue beim Busverkehr ist nicht mehr vollends gewährleistet. Die heutige Situation, die tagtäglich festgestellt werden kann, verlangt danach, die Verkehrsströme (Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) zu entflechten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

5. *Die SP fordert eine restlose Aufklärung des Zuger Verkehrsdaten-Skandals. Welche Massnahmen wird die Regierung treffen, um das Vertrauen der Bevölkerung wiederherzustellen? Mit welchen Massnahmen wird die Regierung die Abläufe der Entscheidung, diese Zahlen nicht zu veröffentlichen, untersuchen? Bis wann werden die Resultate dieser Untersuchung veröffentlicht werden?*

Dem Regierungsrat sind Transparenz und Raschheit in der Kommunikation ein Grundanliegen. Er weist jegliche Unterstellung eines Skandals dezidiert zurück. Es besteht kein Handlungsbedarf.

6. *Welche Massnahmen wird die Regierung treffen, damit die Bevölkerung in Zukunft transparent und zeitnah über die Entwicklung der Verkehrszahlen informiert wird?*

Die Erhebung, Auswertung und Publikation der Verkehrsdaten obliegen der Baudirektion. Sie wird die Anzahl der Zählstellen weiter ausbauen und die Arbeitsschritte weiter automatisieren. Der Prozess zur Aufschaltung der Verkehrsdaten im Internet ist seit November 2023 im Gange. Im Rahmen eines Tests wurden einige Daten bereits aufgeschaltet, die restlichen Zahlen folgen demnächst.

7. *Die Recherche der Zuger Zeitung wirft Unsicherheiten über die gesamte Beschlussfassung auf. Warum hat die Regierung die Kritik nicht ernst genommen, dass für grosse und komplexe Infrastrukturprojekte das einstufige Verfahren das falsche ist? Planungs- und Baukredite von über 750 Millionen ohne ausreichende Planung und unter Zeitdruck sprechen zu wollen, wirkt vor dem Hintergrund des Verkehrsdaten-Skandals erst recht verfehlt.*

Wesentlich ist, dass der Kantonsrat die Vorlagen in einem transparenten Verfahren eingehend debattiert, seine Meinung gebildet und seinen politischen Willen zum Ausdruck gebracht hat. Die Kantonsratsbeschlüsse sind demokratisch legitimiert. Gemäss § 14 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) setzen grössere Neu- und Ausbauprojekte für Kantonsstrassen Generelle Projekte voraus, welche der Kantonsrat beschliesst. Auch für die Umfahrungen Unterägeri und Zug bilden umfangreiche Generelle Projekte die Grundlage. Darin wurden alle relevanten Faktoren, wie z. B. die Linienführung, die technische Machbarkeit und die Projektkosten ermittelt. Mit der Beschlussfassung über die Generellen Projekte werden gleichzeitig die dazu notwendigen Kredite beantragt, welche dem fakultativen Referendum unterstehen. Diese Vorgehensweise entspricht der bisherigen Praxis und wurde insbesondere auch bei der Tangente Zug/Baar und der Umfahrung Cham–Hünenberg angewendet. Dadurch findet zum Zeitpunkt des Generellen Projekts der politische Entscheidungsprozess statt, bevor mit grossem planerischen und finanziellen Aufwand zuerst das detaillierte Bauprojekt erarbeitet wird. In Bezug auf die beiden Umfahrungsprojekte Unterägeri und Zug wurde mit der Wahl von zwei Rahmenkrediten der Mitwirkungsprozess zweistufig gestaltet. In einem ersten Schritt entscheidet die Stimmbevölkerung über den gesamten Kreditrahmen im Sinne eines Grundsatzentscheids. Stimmt die Bevölkerung den Vorlagen zu, haben in einem zweiten Schritt die vom Volk gewählten Kantonsrätinnen und Kantonsräte mit einfachem Beschluss die jeweiligen Planungs- und Baukredite (grösser 3 Millionen) freizugeben. Sie können damit im weiteren Verfahrensablauf Einfluss nehmen und bei der näheren Ausgestaltung der Umfahrungsprojekte mitwirken. Aus diesem Grund kann nicht von einem einstufigen Verfahren gesprochen werden. Für den Regierungsrat ist daher offensichtlich, dass in Bezug auf die Beschlussfassung keinerlei Unsicherheiten bestanden, zumal das Vorgehen dem geltenden Recht und der Praxis entspricht.

8. *Wie beurteilen Sie die Vorwürfe, dass die Regierung die Abstimmungsfreiheit verletzt hat, indem sie ungünstige Verkehrszahlen zurückgehalten hat?*

Der Regierungsrat weist mit aller Deutlichkeit jeglichen Vorwurf einer Verletzung der Abstimmungsfreiheit zurück. Wie bereits festgehalten, wurden keine Verkehrszahlen zurückgehalten.

9. *Die SP betont die Notwendigkeit eines Marschhalts und eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzepts. Warum sollte die Baudirektion nicht einen Schritt zurücktreten, um eine gründliche Überprüfung der Verkehrszahlen und eine nachhaltige Planung zu ermöglichen?*

Der Kantonsrat hat die Anpassung des Zuger Richtplans im Juni 2023 mit grosser Mehrheit beschlossen. Der Kanton Zug verfügt damit über ein zukunftsorientiertes, nachhaltiges Mobilitätskonzept, welches vom Kantonsrat genehmigt ist. Auch die umfangreichen Generellen Projekte zu den Umfahrungen Unterägeri und Zug wurden vom Kantonsrat gutgeheissen. Darin wurden alle relevanten Faktoren, insbesondere die Linienführung, die technische Machbarkeit und die Projektkosten ermittelt und offengelegt, wie es die gesetzlichen Vorgaben verlangen. Für einen Marschhalt gibt es somit keinen Grund.

10. *Wie sind diese Trends in die Verkehrsplanung der Stadt Zug und insbesondere in die Richtplanänderung des Stadttunnels eingeflossen?*

Für die städtische Verkehrsplanung ist die Stadt Zug zuständig. Darum kann der Regierungsrat diesbezüglich keine Auskunft geben. Im Zusammenhang mit der Richtplanänderung kam das vorerwähnte Gesamtverkehrsmodell zur Anwendung. Darin sind die Verkehrszahlen enthalten.

11. *Die Regierung hat bestätigt, dass seit über 10 Jahren in der Gemeinde Unterägeri keine Messungen mehr vorgenommen wurden. Ist davon auszugehen, dass Verkehrszahlen dazu ebenfalls in einer «Schublade» auftauchen?*

Der Regierungsrat hat keine solche Bestätigung abgegeben. Die Verkehrszählungen im Raum Ägeri fanden jährlich statt. Der Verkehr im Zentrum von Unterägeri wurde letztmals im Januar 2023 erhoben.

#### **Regierungsratsbeschluss vom 10. Februar 2024**