

**Interpellation der FDP- und der SVP-Fraktion  
betreffend «Wie weiter mit der Verkehrspolitik im Kanton Zug?»**  
(Vorlage Nr. 3706.1 - 17654)

Antwort des Regierungsrats  
vom 24. September 2024

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die FDP- und die SVP-Fraktion haben am 26. März 2024 die Interpellation betreffend «Wie weiter mit der Verkehrspolitik im Kanton Zug?» eingereicht. Der Kantonsrat hat den Vorstoss am 11. April 2024 an den Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

**A. Ausgangslage und angestossene Planungen zur Mobilität im Kanton Zug**

Der Richtplan des Kantons Zug stellt die vom Kantonsrat beschlossene, behördenverbindliche Grundlage für die räumliche und verkehrliche Entwicklung dar. Die vom Kantonsrat im Juni 2023 verabschiedeten Beschlüsse sind verbindlich. Diese umfassen sechs übergeordnete Ziele und daraus abgeleitet Handlungen und Massnahmen. Die kantonsrätlichen Ziele lauten:

G 7	Ziele zur Mobilität	
G 7.1	Mobilität stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt, ermöglicht jedem/jeder Einzelnen die Teilnahme am sozialen und wirtschaftlichen Leben und sichert die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen.	Richtplantext Kap. M 1
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.	Richtplantext Kap. M 2, M 5
G 7.3	Der Kanton strebt bei der Finanzierung der Mobilität, unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen, das Verursacherprinzip an.	Richtplantext Kap. M 3
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.	Richtplantext Kap. M 4
G 7.5	Die Infrastrukturen für die Mobilität und die Entwicklungen der Siedlungen sind durch Kanton und Gemeinden aufeinander abzustimmen.	Richtplantext Kap. M 5
G 7.6	Kanton und Gemeinden nutzen die Chancen der Digitalisierung für eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik und entwickeln die Infrastrukturen entsprechend.	Richtplantext Kap. M 6

*Abbildung 1: Auszug Beschlüsse des Kantonsrats des Kantons Zug, Juni 2023.*

Die rechte Spalte verweist jeweils zum entsprechenden Kapitel im Richtplan mit den Handlungen und Massnahmen. All diese Beschlüsse veränderten sich durch die Ablehnung der beiden Umfahrungen nicht: Sie bleiben rechtskräftig.

Die beiden Festlegungen im Richtplan «Umfahrung Unterägeri» und «Umfahrung Zug» werden im Rahmen der nächsten Anpassung des Richtplans aktualisiert. Diese Anpassung beinhaltet eine öffentliche Mitwirkung, bei der sich alle Zugerinnen und Zuger dazu äussern können. Geplant ist, dass der Kantonsrat vor den Sommerferien 2025 diese Anpassung beschliesst.

Um die Gründe für das Abstimmungsresultat besser zu verstehen, führt eine externe Befragungsfirma im Auftrag der Baudirektion eine Umfrage durch. Die Ergebnisse dieser Befragung liegen diesen Herbst vor und werden kommuniziert.

Aktuell arbeitet die Baudirektion an folgenden drei grösseren Projekten in der Zuger Mobilität:

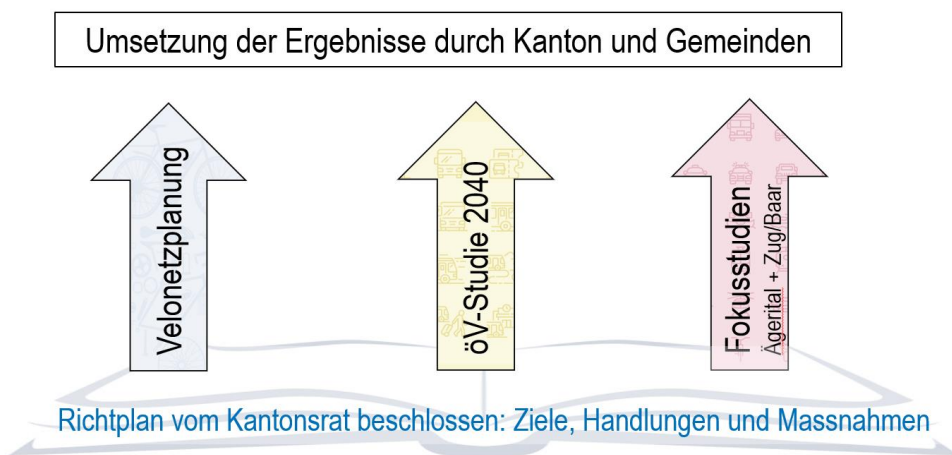


Abbildung 2: Drei Säulen der Zuger Verkehrspolitik (Stand Sommer 2024).

Der Kantonsrat beauftragte den Regierungsrat im Juni 2023, das kantonale Velonetz zu überarbeiten und bis 2024 in den Richtplan einzubauen (Richtplan Beschluss M 4.1.3.4). Die entsprechende Anpassung des Richtplans lag im Herbst 2023 öffentlich auf. Aufgrund der vielen Inputs führt die Baudirektion mit allen Gemeinden und rund 30 Eigentümerschaften vertiefende Gespräche. Viel zu diskutieren gibt das «Bikenetz». Es ist geplant, die Vorlage im Frühling/Sommer in den Kantonsrat zu bringen.

Die Baudirektion erarbeitet in einem breiten Mitwirkungsprozess die «öV-Studie 2040». Dies läuft parallel zum geplanten Bau des Zimmerberg-Basistunnels und den weiteren Ausbauten zwischen Ebikon und Zürich. In einem ersten Schritt geht es um die Frage: Welches ist das «richtige» zukünftige öffentliche Verkehrssystem für den Kanton Zug? Der Fächer ist breit und im ersten Workshop im Oktober 2024 werden die verschiedenen Interessengruppen denkbare Systeme (U-Bahn, Seilbahn, Ausweitung Eisenbahn, Tram, Bus+, Alternativen) diskutieren. In einem schrittweisen Prozess erstellt die Baudirektion in Absprache mit dem Gesamtregierungsrat schlussendlich ein Betriebskonzept des neuen Systems, welches mit dem Fernverkehr nach Eröffnung des Zimmerberg-Basistunnels 2 abgestimmt ist. Weiter dürfte sich aus der «öV-Studie 2040» auch eine Anpassung der Kapitel M 4.4 bis M 4.7 im Richtplan zum öffentlichen Verkehr aufdrängen.

In den beiden Räumen Zug–Baar–Sihlbrugg und Ägerital erarbeitet die Baudirektion sogenannte Fokusstudien. Diese sind in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Standortgemeinden zu erstellen. Ziel der Studie ist, die Handlungsoptionen nach den beiden Ablehnungen der Umfahrungen auszuloten. Welche verkehrlichen Massnahmen (Ausbau Infrastrukturen, leistungsfähiges Verkehrsmanagement, Entflechtung Fuss- und Radverkehr, Aufwertungen

Verkehrsräume) lassen sich wie und wo umsetzen, um den Zielen des Richtplans gerecht zu werden? Wie kann die Erreichbarkeit auch langfristig sichergestellt werden?

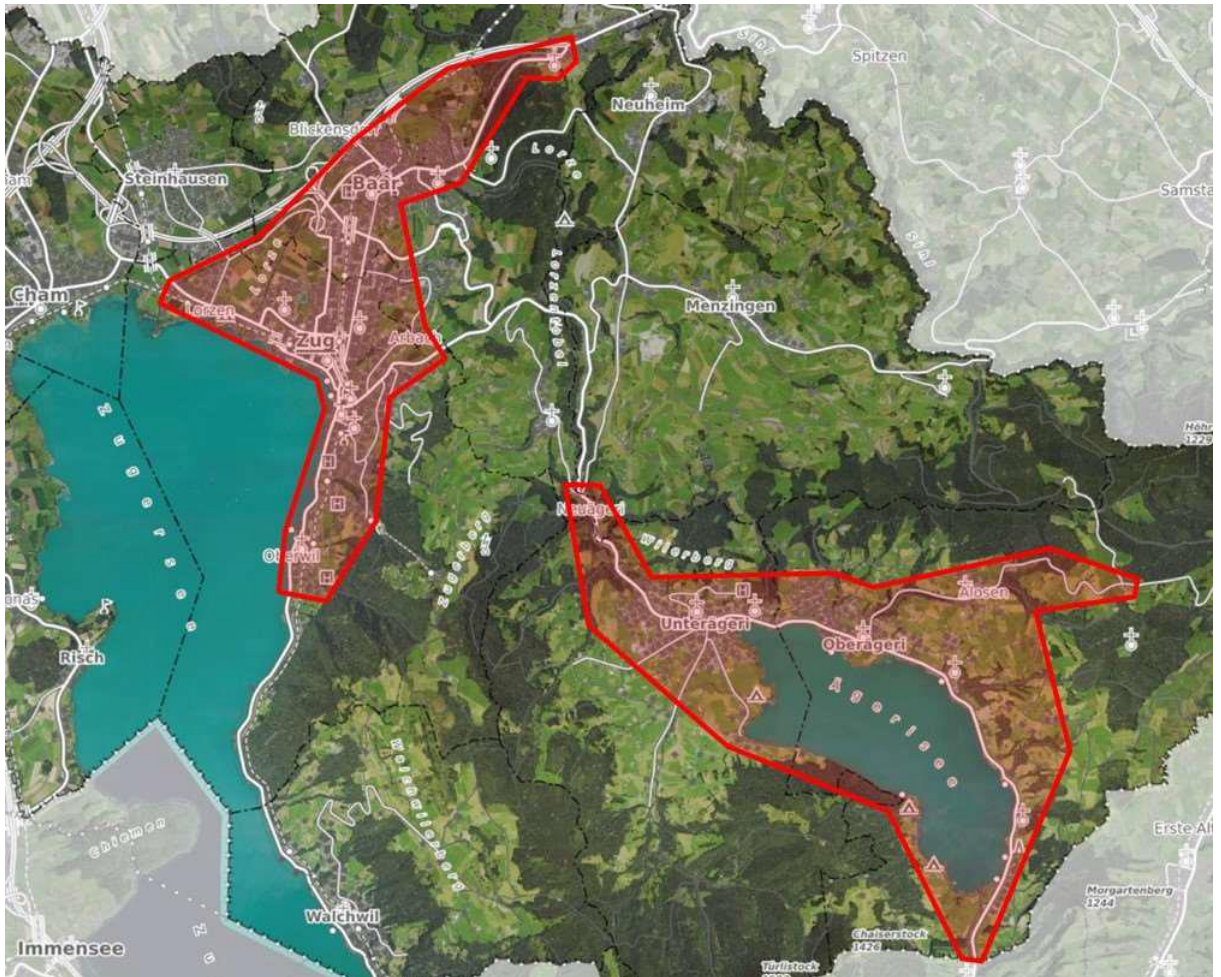


Abbildung 3: Perimeter der Fokusstudien Zug/Baar und Ägerital.

Diese Resultate der «öV-Studie 2040» und der beiden «Fokusstudien» werden laufend aufeinander abgestimmt.

Neben diesen Planungen realisiert die Baudirektion verschiedene Grossprojekte (Umfahrung Cham–Hünenberg) sowie Sanierungen von Kantonsstrassen und prüft Kapazitätssteigerungen auf bestehenden Achsen (Chamer- und Nordstrasse inklusive Knoten Autobahnanschluss Baar). Dies im Auftrag des Kantonsrats (Richtplan Beschluss M 4.3.2 Nr. 3).

Weiter begleitet die Baudirektion die Bundesbehörden bei der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur im Zusammenhang mit dem Zimmerberg-Basistunnel oder beim Halbanschluss Rotkreuz Süd. Diese Infrastrukturmassnahmen bedingen Zeit für die Planung, Baubewilligung und Realisierung und werden daher erst mittel- bis langfristig umgesetzt. Beide Massnahmen sind aber für die Erreichbarkeit des Kantons Zug entscheidend.

## B. Beantwortung der Fragen

Gestützt auf diese Ausführungen lassen sich die gestellten Fragen wie folgt beantworten.

1. *Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass das Nein zu den Umfahrungen kein Auftrag zur Verdrängung der Autofahrer aus den Ortschaften war?*

Der Soverän lehnte am 3. März 2024 die Rahmenkredite für die beiden Umfahrungsprojekte in Zug und Unterägeri ab. Über die anderen Ziele, Handlungen und Massnahmen im Richtplan zur Mobilität stimmte die Bevölkerung nicht ab. Diese sind behördenverbindlich und vom Regierungsrat umzusetzen.

Der Kantonsrat beschloss im Richtplan Kapitel M 2 verschiedene Handlungen zu den effizienten und situationsgerechten Infrastrukturen. Dabei hat der Kantonsrat bewusst entschieden, dass in Ortszentren ohne Umfahrungsstrassen (Zug und Ägerital) auch die übergeordnete Erschliessung zu berücksichtigen ist. Eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung in diesen Gebieten bedingt eine Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden. Eine «Verdrängung der Autofahrer aus den Ortschaften» widerspricht diesen Zielen und Grundsätzen.

2. *Erachtet der Regierungsrat die Zuger Bevölkerung als ausreichend fähig, situativ selber den passenden Verkehrsträger zu wählen, ohne dass er sie diesbezüglich umerziehen, lenken, sensibilisieren oder finanziell in die Knie zwingen muss?*

Auch in dieser Frage beschloss der Kantonsrat im Zuger Richtplan die Leitplanken. Das Ziel G 7.1 zeigt dies: Mobilität stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt, ermöglicht jedem/jeder Einzelnen die Teilnahme am sozialen und wirtschaftlichen Leben und sichert die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Diese «Präambel» geht von einer freiheitlich zu wählenden Mobilität aus. Die Erreichung einer Modal-Split Veränderung zu Gunsten von flächen- und energieeffizienten Verkehrsmitteln bedingt Fördermassnahmen – nicht Verbote (G 7.2) und schlussendlich strebt der Kanton bei der Finanzierung das Verursacherprinzip an. Dabei gilt es, gesamtgesellschaftliche Fakten im Auge zu behalten.

3. *In der Medienmitteilung vom 3. März 2024 zu den Abstimmungsergebnissen schreibt die Baudirektion, dass nun der ÖV und der Langsamverkehr gefördert werden sollen. Zu den Hauptstosszeiten sind sowohl die Strassen wie auch der ÖV selber voll ausgelastet. Es fragt sich daher, wieviel Kapazität der ÖV vom Autoverkehr übernehmen könnte. Angenommen, die Kapazitäten beim ÖV würden verdoppelt, wodurch sein Anteil an den Personenkilometern von 22 auf 44 Prozent steigen und jener vom Autoverkehr von 69 auf 47 sinken würde:*
  - a) *Mit welchen Kosten für eine solche Umsetzung wäre zu rechnen?*
  - b) *Könnte die bestehende Infrastruktur dies überhaupt absorbieren?*
  - c) *Glaubt der Regierungsrat, dass allein wegen der Angebotsausweitung dieses dann auch im entsprechenden Umfang genützt würde?*
  - d) *Falls der gewünschte Umsteigeeffekt ausbliebe, würde der Regierungsrat dann Lenkungs- oder gar Zwangsmassnahmen gegenüber den Autofahrern anwenden? Wenn ja, welche?*

Im vom Kantonsrat beschlossenen Ziel G 7.2 legt er die Strategie im Modal-Split fest. Diese Stossrichtung ist für den Regierungsrat verbindlich.

Mit den in Bst. A aufgezeigten Planungen nimmt sich der Regierungsrat den aufgeworfenen Fragen im öffentlichen Verkehr an. Die Kosten eines zukünftigen öffentlichen Verkehrssystems und die möglichen Kapazitäten hängen stark vom gewählten System ab. Entscheidet sich die Zuger Bevölkerung in Zukunft für ein neues Tramsystem oder gar ein U-Bahnsystem, sehen Kosten und Kapazitäten komplett anders aus, als wenn das bestehende öV-System Bahn und Bus nachfrageorientiert weiterentwickelt wird. Das zukünftig gewählte System wirkt sich stark auf die Verlagerungswirkung und auf die anderen Verkehrssysteme aus. Auch die «Konkurrenzsituation» auf den Strassenflächen unterscheidet sich. Eine Luftseilbahn schafft Kapazitäten für das Auto und den Fuss- und Veloverkehr, da der öffentliche Verkehr auf den Hauptachsen durch die Luft schwebt.

Somit lassen sich die Fragen der Interpellanten zum heutigen Zeitpunkt nicht im Detail beantworten, da zuerst die Frage des zukünftigen öV-Systems definiert sein muss.

Gehen wir von einem Bussystem+ als zukünftiges öV-System aus, können gewisse Anhaltspunkte festgehalten werden:

- Eine Verdoppelung der Kapazität im Bussystem/Stadtbahnen, welche zu einer Verdoppelung des Angebots führt, hat nicht zwingend eine Verdoppelung der Nachfrage zur Folge. Gemäss einer Schätzung der ETH Zürich liegt die Angebotselastizität im öV zwischen 25 bis 35 Prozent (IVT ETHZ, Elastizitäten der Personenverkehrsnachfrage in der Schweiz 2001). Oder anders gesagt: Eine Verdopplung der Gäste im öffentlichen Verkehr braucht mehr als eine Verdopplung des Angebots.
- Wesentlich für die Attraktivität des öV ist die Fahrplanstabilität und -zuverlässigkeit. Sonst sind die Anschlüsse beim nächsten Umsteigen gefährdet und es entstehen unnötige Wartezeiten. Bereits heute stehen in den Hauptverkehrszeiten die Busse im Stau und fahren Verlustzeiten ein. Für die nächsten Jahre sind zusätzliche Busse auf gewissen Linien notwendig, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Auch der Ausbau und die Ertüchtigung von Infrastrukturen sind notwendig.
- Der Regierungsrat sieht aufgrund der klaren Vorgaben des Zuger Kantonsrats im Richtplan von Zwangsmassnahmen ab.

4. *Bushaltestellen auf der Strasse, Verkehrsschikanen, Tempo-30-Zonen und 30-er Strecken mit unübersichtlichen Rechtsvortritten und suboptimal gesteuerte Lichtsignalanlagen (LSA) behindern den Verkehrsfluss, was zu längerer Fahrzeit und höherem Treibstoffverbrauch und damit höheren Schadstoffemissionen führt. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um den Verkehrsfluss rasch zu verbessern?*

Den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten, wird immer mehr zur Herausforderung. Insbesondere für den öV ergeben sich aus verengten Fahrbahnen und Zeitverlusten infolge von Temporeduktionen Schwierigkeiten, die Fahrplanstabilität sicherzustellen und die Attraktivität des öV beizubehalten. Die erwähnten Strassenraumgestaltungen stehen zudem im Zielkonflikt mit dem Auftrag im kantonalen Richtplan (Beschluss M 4.6.1), wonach dem öV auf seinen Hauptverkehrsachsen eine möglichst ungehinderte Fahrt mit hoher Priorität ermöglicht werden soll. Als ein Ziel zur Abhilfe der Problemstellung beschloss der Kantonsrat im Zuger Richtplan (G 7.6), dass Kanton und Gemeinden die Chancen der Digitalisierung nutzen. Dies nicht nur in der «Mobilitätspolitik», sondern auch bei den Infrastrukturen. Im Beschluss M 6.1.2 ist der Auftrag des Kantonsrats formuliert: «Der Kanton entwickelt die heutige Verkehrslenkung und -steuerung mittels Digitalisierung konsequent zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsmanagement weiter.»

Der Kantonsrat beschloss am 3. Juli 2024 einen Objektkredit für das Projekt «Ersatz Bereichsrechner Lichtsignalanlagen». Damit legte er den Grundstein für die Entwicklung des Verkehrsmanagements auf den kantonalen Strassen.

5. *Wie gedenkt der Regierungsrat die Notfalleinsätze von Rettungsdiensten, Feuerwehr und Polizei (bzw. alle Blaulichtorganisationen) in Zukunft sicherzustellen, wenn die Achsen durch mögliche Hindernisse temporär blockiert sind?*

Im Richtplan ist als Ziel zur Mobilität (G 7.4) festgehalten, dass Kanton und Gemeinden eine gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft sichern. Dazu gehört auch, dass Blaulichtorganisationen im Notfall möglichst schnell ihre Ziele erreichen können. Dementsprechend bestehen auf Kantonsstrassen keine Hindernisse.

### **C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 24. September 2024

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Silvia Thalmann-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart