



**Motion der Fraktion Alternative – die Grünen  
betreffend ein ÖV-Impulsprogramm**

(Vorlage Nr. 3697.1 - 17630)

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 11. März 2025

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Fraktion Alternative – die Grünen hat am 5. März 2024 die Motion betreffend ein ÖV-Impulsprogramm (Vorlage Nr. 3697.1 - 17630) eingereicht. Am 21. März 2024 hat der Kantonsrat die Motion zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. In Kürze
2. Gesetzliche Grundlagen
  - 2.1. Richtplanung
  - 2.2. Angebot des öffentlichen Verkehrs
  - 2.3. Tarifgestaltung
3. Gründe für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs
4. Tarife im Tarifverbund Zug
5. Angebot im öffentlichen Verkehr
6. Einrichtungen von zentraler Bedeutung
7. Studie «öV-Systeme 2040»
8. Verleihsysteme Mikromobilität
9. Haltung des Regierungsrats
10. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen
  - 10.1. Finanzielle Auswirkung für den Kanton Zug
  - 10.2. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden
11. Antrag

**1. In Kürze**

Mit der bestehenden Gesetzgebung und den geplanten Aktivitäten im öffentlichen Verkehr kann der Regierungsrat bereits heute Impulse in den Bereichen Angebot und Tarif setzen. Es bedarf dazu kein separates Impulsprogramm.

**2. Gesetzliche Grundlagen**

**2.1. Richtplanung**

Der vom Kantonsrat im Juni 2023 beschlossene kantonale Richtplan (BGS 711.31) hält im Kapitel G 7 die Ziele zur Mobilität im Kanton Zug fest:

**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.

**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.

**G 7.3**

Der Kanton strebt bei der Finanzierung der Mobilität, unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen, das Verursacherprinzip an.

**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.

**G 7.5**

Die Infrastrukturen für die Mobilität und die Entwicklungen der Siedlungen sind durch Kanton und Gemeinden aufeinander abzustimmen.

**G 7.6**

Kanton und Gemeinden nutzen die Chancen der Digitalisierung für eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik und entwickeln die Infrastrukturen entsprechend.

Diese Ziele sind für die Behörden verbindlich. Insbesondere Punkt G 7.3 ist für die Beantwortung der vorliegenden Motion relevant.

**2.2. Angebot des öffentlichen Verkehrs**

Gemäss § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) sorgen Kanton und Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zug. Der Regierungsrat erlässt nach § 4 Abs. 2 Bst. c GöV den Beschluss über die Bestellung des Angebots im öffentlichen Verkehr.

Gemäss § 7 GöV kann der Kanton Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs von zentraler Bedeutung wie Trassen, Stützpunkte und Bushöfe von regionaler Bedeutung mit Beiträgen unterstützen. Die finanziellen Mittel werden durch den Kantonsrat mit einzelnen Kreditvorlagen gesprochen.

**2.3. Tarifgestaltung**

Gemäss Art. 15 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR. 745.1) liegt die Tarifkompetenz bei den Transportunternehmen. Dies gilt sowohl für den nationalen Verkehr, für den Tarifverbund Zug als auch den Tarifverbund Z-Pass. Für den Kanton Zug besteht die Möglichkeit, Tarifierleichterungen zu bestellen (Art. 28 Abs. 4 PBG). Die daraus entstehenden ungedeckten Kosten sind durch den Bestellenden den Transportunternehmen zu entschädigen. Gemäss § 4 Abs. 1 Bst. c GöV liegt die Verantwortung dafür beim Kantonsrat.

### 3. Gründe für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs

Bei der letzten Bevölkerungsbefragung des Kantons Zug zum öffentlichen Verkehr (öV) im Jahr 2014 waren die meistgenannten Gründe für die Nichtnutzung des öV Folgende:

- Grössere Unabhängigkeit und Flexibilität mit anderen Verkehrsmitteln sowie die längere Reisezeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.
- 80 Prozent der Erwerbstätigen aus dem Kanton Zug stehen ein Fahrzeug und ein Parkplatz am Arbeitsplatz zur Verfügung.
- Der Preis wurde nur sehr selten als Grund für die Nichtnutzung angegeben.

Seit 2014 haben sich diese Präferenzen nicht wesentlich verschoben. Im Jahr 2026 plant die Baudirektion, zusammen mit der nationalen Umfrage zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus) eine breite Bevölkerungsbefragung zu starten.

### 4. Tarife im Tarifverbund Zug

Die Tarife im Tarifverbund Zug sind trotz der Erhöhungen in der Vergangenheit attraktiv. Die Preise im Tarifverbund Zug wurden letztmals im Dezember 2023 – zeitgleich mit den nationalen Tarifen – erhöht. Die Produkte für Vielfahrende (Jahres- und Monatsabonnement), welche für den geforderten Modal-Shift hin zum öV relevant sind, sind im Vergleich zu den Tarifen der umliegenden Tarifverbunde sehr preiswert. Für 2 Franken pro Tag kann ein Jahressabbonnement «Zuger Pass alle Zonen» erworben werden (729 Franken pro Jahr). Für Jugendliche bis 25 Jahre ist das gleiche Abbonnement für 1.55 Franken pro Tag erhältlich (558 Franken pro Jahr). Im nationalen Vergleich verfügt der Tarifverbund Zug über ein eher tiefes Tarifniveau. Nach dem pandemiebedingten Einbruch der Nachfrage im Jahr 2020 wurde im Jahr 2023 bereits wieder das Nachfrageniveau von 2018 erreicht. Im laufenden Fahrplanjahr 2024 wird gemäss Prognose das Niveau des Rekordjahres 2019 wieder erreicht werden. Die Kundinnen und Kunden akzeptieren die Tarife und haben dem öV nicht abgesagt. Die Preissensitivität im Kanton Zug ist relativ gering.

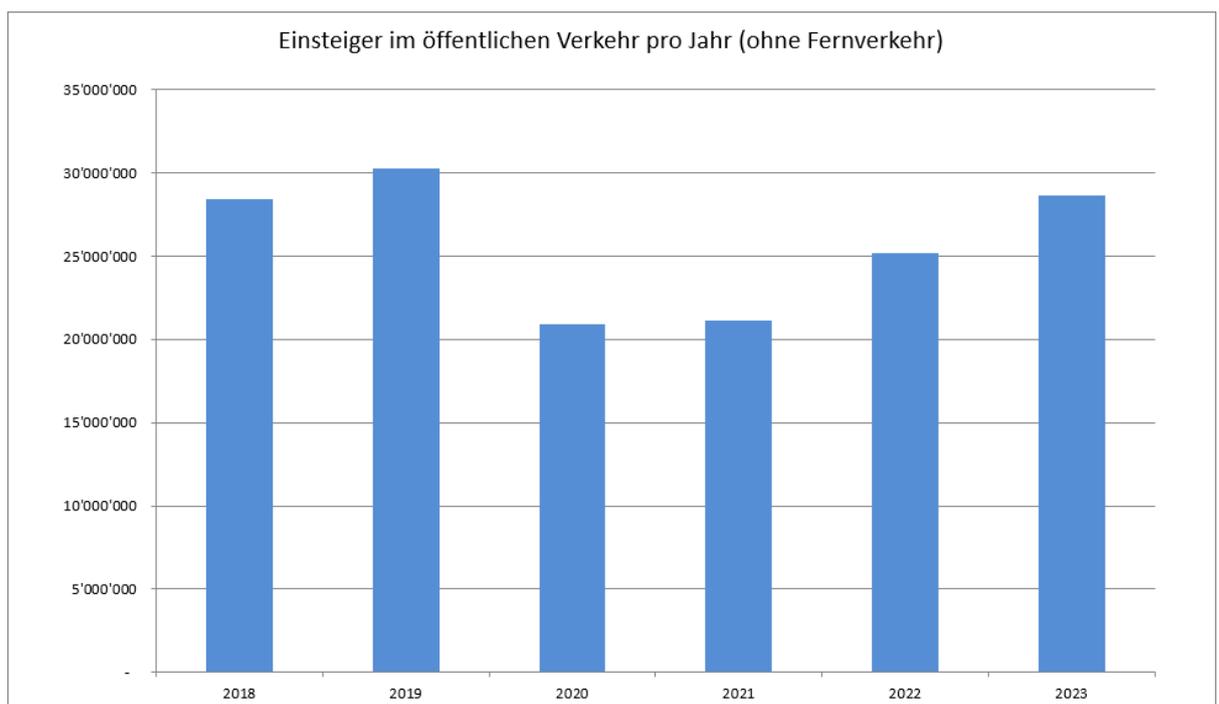
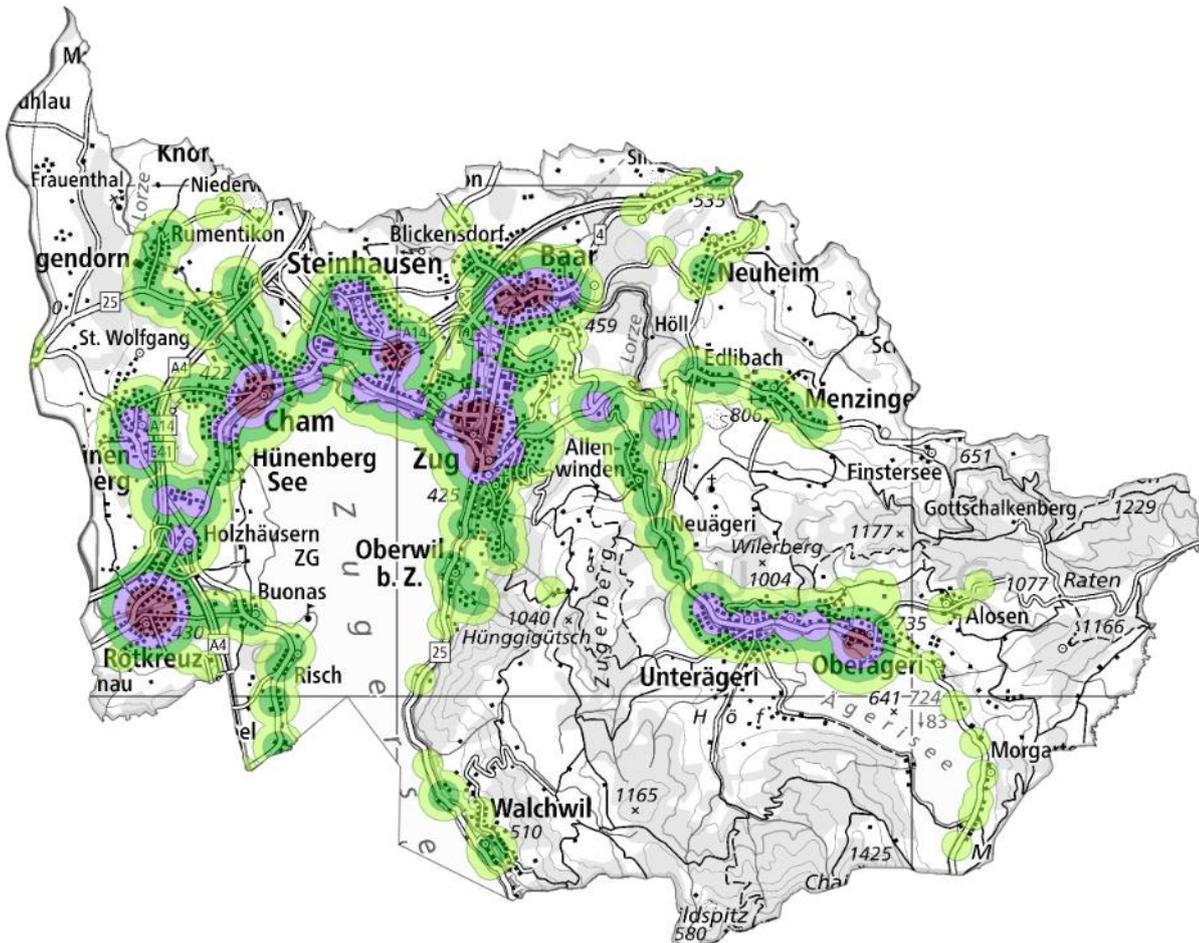


Abbildung 1: Einsteiger im öffentlichen Verkehr (ohne Fernverkehr).

## 5. Angebot im öffentlichen Verkehr

Ein attraktives Angebot (hohe Verfügbarkeit, kurze Reisezeiten, direkte Verbindungen) ist ein wichtiger Faktor für die Nutzung des öV. In den vergangenen Jahren wurde das Angebot kontinuierlich ausgebaut. Die öV-Verfügbarkeit im Kanton Zug ist – nicht nur in den verdichteten Gebieten – sehr gut, wie Abbildung 2 zeigt.



### Legende

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Abbildung 2: öV-Güteklassen im Kanton Zug.

In den kommenden Jahren sind weitere Angebotsausbauten geplant. Die Buslinie 607 Zug–Chamerried soll mit der Eröffnung der Umfahrung Cham–Hünenberg vom Chamerried nach Cham Nord ins Papieri-Areal verlängert werden. Bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurden die Takte zur Hauptverkehrszeit auf den Buslinien 632 Baar–Neuheim und 634 Baar–Allenwinden–Oberägeri verdichtet. Auf weiteren Buslinien wurde das Angebot zu Randstunden erweitert.

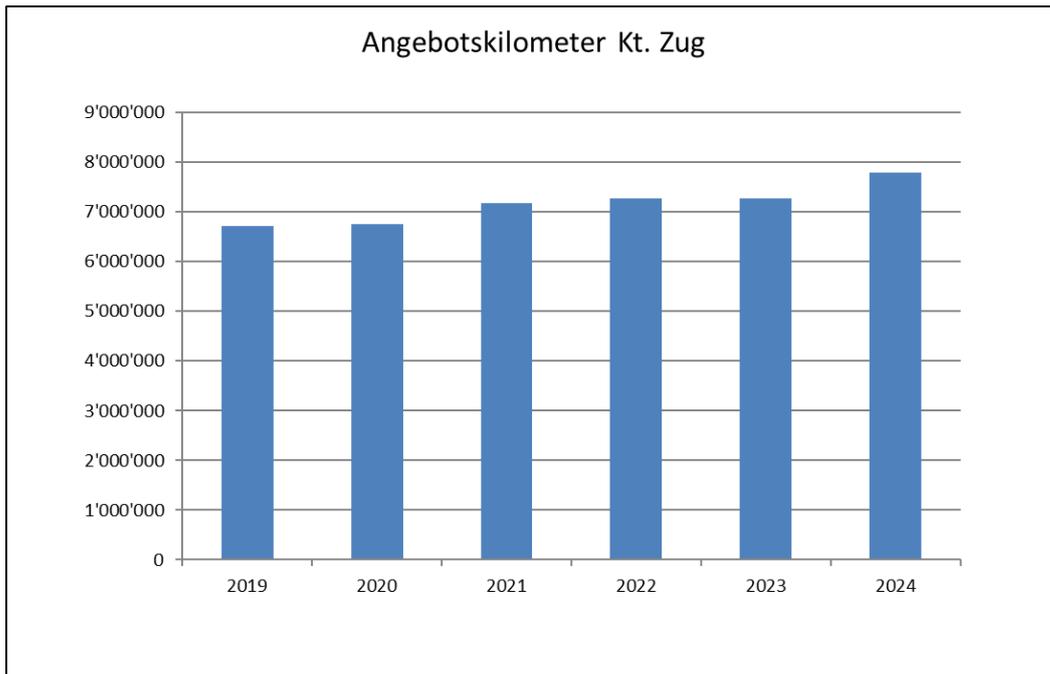


Abbildung 3: Angebotskilometer im öffentlichen Verkehr.

## 6. Einrichtungen von zentraler Bedeutung

Mit dem geplanten Ausbau der Bahninfrastruktur im Korridor Zürich–Zug–Luzern werden auch die Bushöfe in Baar, Cham und Rotkreuz den neuen Herausforderungen angepasst (Multimodale Verkehrsdrehscheiben). Entsprechende Anträge für kantonale Gelder gemäss Art. 7 GöV werden zu gegebener Zeit dem Kantonsrat unterbreitet.

## 7. Studie «öV-Systeme 2040»

Aktuell erarbeitet die Baudirektion unter dem Titel «öV-Systeme 2040» eine Studie. Ziel ist die Definition des optimalen künftigen öV-Systems im Kanton Zug sowie die Herleitung der notwendigen Infrastrukturen. Die folgenden Systeme werden untersucht:

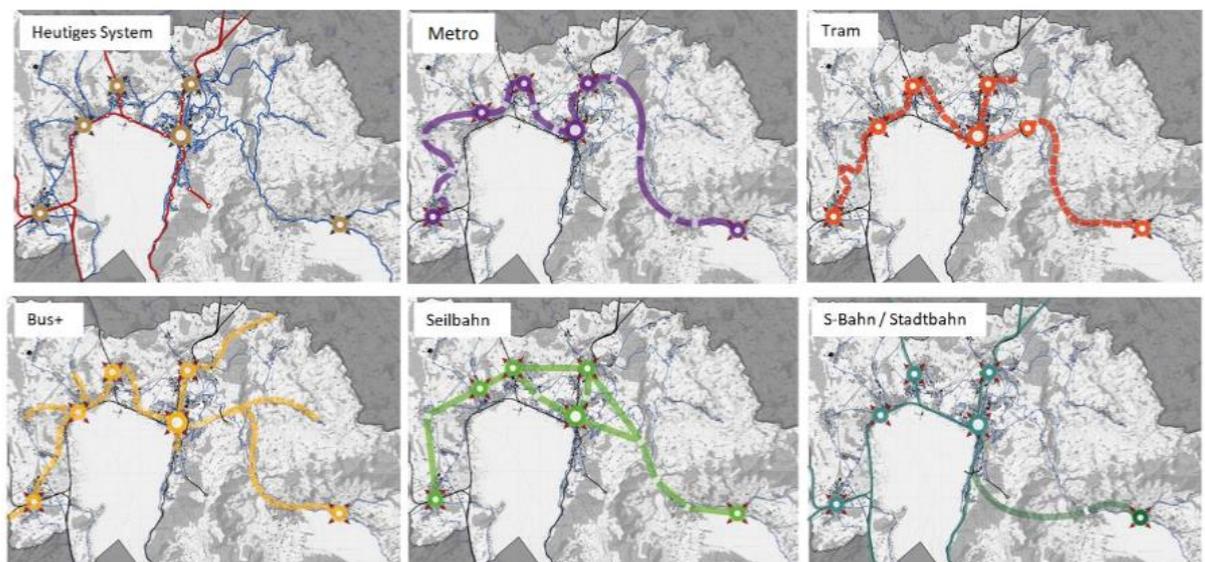


Abbildung 4: öV-Systeme.

Anlässlich des ersten Workshops im Oktober 2024 – mit Teilnehmenden aus Politik, Verbänden, Transportunternehmen und Nachbarkantonen – wurden die Systeme festgelegt, welche vertieft zu prüfen sind. Dies sind die Systeme Bus+, Anbindung des Ägeritals an das bestehende Bahnnetz in Zug sowie eine Metro innerhalb der Stadtlandschaft. Am zweiten Workshop im Frühjahr 2025 werden die Resultate den Teilnehmenden vorgestellt.

Für die Realisierung des künftigen öV-Systems im Kanton Zug wird dem Kantonsrat eine separate Kreditvorlage vorgelegt.

## **8. Verleihsysteme Mikromobilität**

Im Postulat von Luzian Franzini, Jill Nussbaumer, Patrick Rööfli, Mirjam Arnold, Ronahi Yener, Ivo Egger und Hanni Schriber-Neiger betreffend kantonale Förderung eines Veloverleihsystems vom 17. Mai 2022 (Vorlage Nr. 3426.1 - 16965) wurde festgehalten, dass Verleihsysteme Gemeindeaufgaben sind, der Kanton die Gemeinden dabei jedoch unterstützt. Sieben Zuger Gemeinden beabsichtigen nun, diese Aufgabe – unter Koordination des Kantons – gemeinsam anzugehen. Es sollen dabei Angebot und Nachfrage, Einsatzgebiet und Förderbedarf verschiedener Verleihsysteme (Velos, E-Bikes, E-Scooter etc.) gemeindeübergreifend geprüft werden. Diese Studie ist in Vorbereitung und soll im Jahr 2025 erstellt werden.

## **9. Haltung des Regierungsrats**

Der durch den Kantonsrat verabschiedete Richtplan des Kantons Zug (BGS 711.31) hält im Kapitel G 7.3 unmissverständlich fest, dass bei der Finanzierung der Mobilität – unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen – das Verursacherprinzip anzuwenden ist. Der Kostendeckungsgrad für den öV im Kanton Zug im Jahr 2024 liegt – gestützt auf die Offerten der Transportunternehmen – bei 62 Prozent. Das heisst, dass die Einnahmen etwas mehr als die Hälfte der Angebotskosten decken. Eine zusätzliche Subventionierung der Tarife steht für den Regierungsrat im Widerspruch zu den kantonsrätlichen Zielen des Richtplans. Der Regierungsrat setzt auch in Zukunft auf den zielgerichteten Ausbau des Angebots. Dessen Finanzierung erfolgt über das ordentliche Budget, welches durch den Kantonsrat verabschiedet wird. Der Regierungsrat setzt somit laufend Impulse beim Angebot und der Kantonsrat spricht via Budgetprozess die Gelder.

Mit Verweis auf den Richtplantext sowie den Umstand, dass die Budgetkompetenz beim Kantonsrat liegt, ist aus Sicht des Regierungsrats kein Impulsprogramm für den öV notwendig.

## **10. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen**

### 10.1. Finanzielle Auswirkung für den Kanton Zug

Bei einer bestellten Tarifierleichterung durch den Kanton sind die Erlösausfälle den Transportunternehmen zu entschädigen. Bund und Nachbarkantone beteiligen sich an diesen Kosten nicht. Die Kosten hängen von der Höhe der gewährten Tarifierleichterung ab.

### 10.2. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Für die Gemeinden entstehen keine finanziellen Auswirkungen, weil die Abgeltungskosten bei einer bestellten Tarifierleichterung vollumfänglich durch den Kanton zu tragen sind.

## **11. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Die Motion der Fraktion Alternative – die Grünen betreffend ein ÖV-Impulsprogramm (Vorlage Nr. 3697.1 - 17630) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 11. März 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart