



**Interpellation der Fraktion Alternative – die Grünen (ALG)
betreffend immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anzahl Pflicht-Parkplätze**

(Vorlage Nr. 3788.1 - 17818)

Antwort des Regierungsrats
vom 25. März 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. August 2024 hat die Fraktion Alternative – die Grünen (ALG) die Interpellation betreffend immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anzahl Pflicht-Parkplätze (Vorlage Nr. 3788.1 - 17818) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 26. September 2024 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

A. Ausgangslage

Der Richtplan des Kantons Zug stellt die vom Kantonsrat beschlossene, behördenverbindliche Grundlage für die räumliche und verkehrliche Entwicklung dar. Die vom Kantonsrat am 29. Juni 2023 verabschiedeten Beschlüsse sind verbindlich. Diese umfassen sechs übergeordnete Ziele und – daraus abgeleitet – Handlungen und Massnahmen. Eine angebotsorientierte Planung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) – wie von der Interpellantin gewünscht – erwähnt der rechtskräftige Richtplan nicht.

B. Beantwortung der Fragen

Betreffend immatrikulierten Motorfahrzeugen allgemein:

1. *Wie verhält sich der Kanton Zug im Vergleich zur restlichen Schweiz im Zusammenhang mit der Dichte von immatrikulierten Motorfahrzeugen?*

Im Kanton sind im Jahr 2024 101 419 Personenwagen immatrikuliert. Der Motorisierungsgrad gibt an, wie viele Personenwagen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern angemeldet sind. Der Kanton Zug weist mit 765 Fahrzeugen auf 1000 Zugerinnen und Zugern den höchsten Motorisierungsgrad in der Schweiz aus. Der durchschnittliche Motorisierungsgrad in der Schweiz liegt bei 535 Fahrzeugen pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenfahrzeugbestand 2024).

2. *Gibt es schweizweite und kantonale Prognosen der Entwicklung von immatrikulierten Motorfahrzeugen?*

Offizielle Prognosen gibt es nicht. Der Bestand aller Motorfahrzeuge (ohne Motorfahräder) in der Schweiz hat im Jahr 2024 um 2,9 Prozent abgenommen. Im Kanton Zug hingegen hat der Motorfahrzeugbestand (ohne Motorfahräder) im gleichen Zeitraum um 1,3 Prozent zugenommen. Aufgrund der jüngsten Entwicklung ist in den nächsten Jahren im Kanton Zug mit einem geschätzten Fahrzeugwachstum zwischen ein und zwei Prozent zu rechnen. Dabei ist zu beachten, dass die tatsächliche Entwicklung von verschiedenen Parametern und Rahmenbedingungen abhängt (z. B. geopolitische Lage, wirtschaftliche und technische Entwicklungen, Bevölkerungswachstum, Mobilitätsbedürfnis etc.).

3. *Welche konkreten Ziele setzt sich der Kanton Zug im Zusammenhang mit der Entwicklung des Modal-Splits (vgl. Richtplantext Kap. M 1.1 Punkt 2 sowie G 7.2)?*

Der Kanton Zug setzt sich im Richtplan zum Ziel, den Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen (Richtplantext Kap. G 7.2).

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.

Der Kantonsrat hat 2023 bei der Festsetzung des Mobilitätskonzepts im Richtplan hingegen bewusst auf die Definition eines Zielwerts verzichtet. Vielmehr setzt der Kantonsrat auf die im Richtplan festgehaltenen Handlungen, um den Modal-Split-Anteil zu verändern. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass sich die Frage, was öffentlicher Verkehr ist, in Zukunft wahrscheinlich weniger eindeutig stellen wird als heute. So ist es nicht auszuschliessen, dass in den kommenden Jahren z. B. auch selbstfahrende «6-Personen-Taxis» zum öffentlichen Verkehr gezählt werden.

4. *Mit welchen Massnahmen will der Kanton Zug die entsprechenden Ziele (vgl. Frage 3) erreichen?*

Im kantonalen Richtplan sind folgende Massnahmen enthalten, mit denen beabsichtigt wird, den Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen:

- Förderung und Realisierung von flächen- und energieeffizienten Mobilitätsformen (G 7.2);
- Konzentration des zukünftigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums auf Stadtlandschaft und Verdichtungsgebiete (G 9.2);
- Einforderung eines umfassenden Mobilitätsmanagements für verkehrsentensive Einrichtungen (S 4.3);
- Zulassen von genügend hohen Dichten bei den Haltestellen der Stadtbahn und bei Bushaltestellen mit grosser Nachfrage (S 5.2.1);
- Zuweisung der vorhandenen Verkehrsflächen möglichst den flächeneffizienten Mobilitätsformen (M 2.1, Punkt 1.1);
- Unterstützung von Mobilitätsformen, sofern sie Energie- und Flächeneffizienz verbessern, Nutzen für Mobilitätsteilnehmende erhöhen und Siedlungsziele im Richtplan unterstützen (M 2.1, Punkt 2);
- Einflussnahme beim Bund und der SBB für ein optimales und marktgerechtes Bahnangebot (M 4.4.1);
- Zusammenarbeit mit der SBB für die Realisierung von Vorhaben des nationalen Bahnverkehrs wie z. B. Neubau Zimmerberg-Basistunnel oder Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren (M 4.4.2);
- Ausbau des regionalen Bahnverkehrs mittels Viertelstundentakt zu Hauptverkehrszeiten auf dem Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Netz (M 4.5.1);
- Zusammenarbeit mit der SBB für die Realisierung von Vorhaben des regionalen Bahnverkehrs wie z. B. Doppelspurausbau Chollermüli–Kantonsgrenze Zürich (M 4.5.2);
- nachfrageorientierter, schrittweiser Ausbau des heutigen Busnetzes zu einem leistungsfähigen Transportsystem (M 4.6.1);

- Sicherung von Trassees für den Busverkehr mittels Baulinien wie z. B. öV-Feinverteilertrasse Steinhäusen Bahnhof–EKZ Zugerland (M 4.6.2);
- etappenweise Realisierung des festgesetzten Velonetzes in Zusammenarbeit mit den Gemeinden (M 4.9.1);
- langfristige Sicherung und Erhalt eines attraktiven Wanderwegnetzes (M 4.10.1).

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

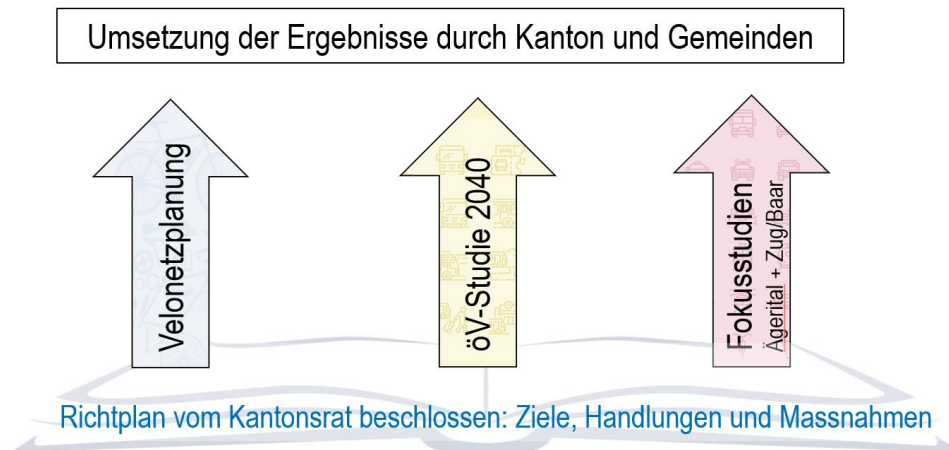


Abbildung 1: 3 Säulen der Zuger Verkehrspolitik (Stand Sommer 2024).

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 öffentlichen Richtplans lag im Herbst 2023 öffentlich auf. Aufgrund der vielen Inputs führte die Baudirektion mit allen Gemeinden und rund 30 Eigentümerschaften vertiefende Gespräche. Viel zu diskutieren gab das «Bikenetz».

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 diskutierten die verschiedenen Interessengruppen denkbare Systeme (U-Bahn, Seilbahn, Ausweitung Eisenbahn, Tram, Bus+, Alternativen). 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 II abgestimmt ist.

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. Es soll geklärt werden, welche verkehrlichen Massnahmen (Ausbau Infrastrukturen, leistungsfähiges Verkehrsmanagement, Entflechtung Fuss- und Radverkehr, Aufwertungen Verkehrsräume) sich wie und wo umsetzen lassen, um den Zielen des Richtplans gerecht zu werden. Zudem soll die Studie aufzeigen, wie die Erreichbarkeit auch langfristig sichergestellt werden kann.

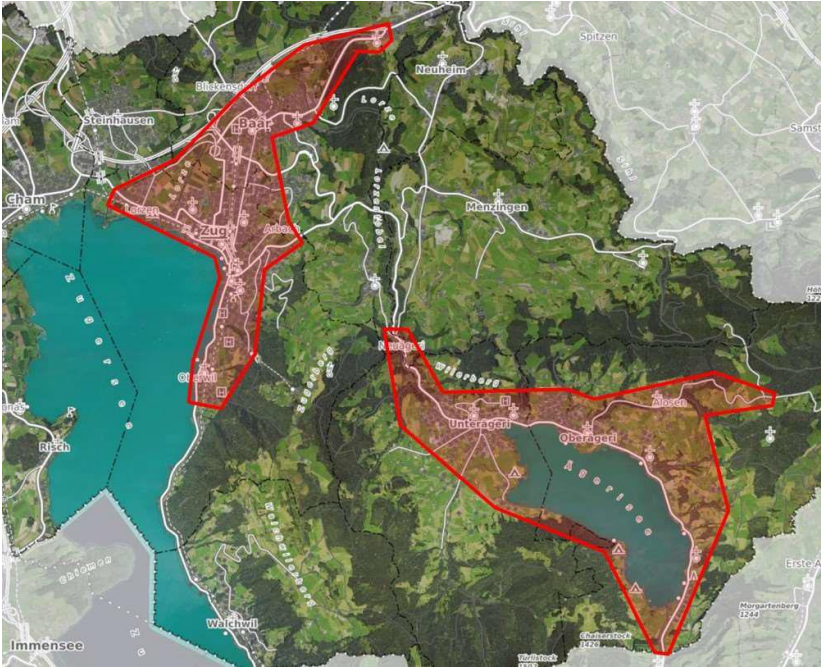


Abbildung 2: Perimeter der Fokusstudien Zug/Baar und Ägerital.

Diese Resultate der «öV-Studie 2040» und der beiden «Fokusstudien Zug/Baar und Ägerital» 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 erfolgt 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.

Betreffend Anzahl Pflicht-Parkplätzen für alle Nutzungen (z. B. Wohnen, Gewerbe usw.):

5. Welche kommunalen Regelungen von Anzahl Pflicht-Parkplätzen bestehen im Kanton Zug?

Die Regelung von Parkierungsvorgaben ist Sache der Gemeinden. Je nach Gemeinde wird die Bemessung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze in kommunalen Parkplatzreglementen oder in Parkierungsvorschriften der Bauordnung definiert. Alle Gemeinden kennen eine sogenannte Erstellungspflicht. Das heisst, dass der Eigentümer oder die Eigentümerin einer Baute oder Anlage auf eigenem Grund genügend Abstellplätze für Fahrzeuge zu erstellen hat. In den Gemeinden Baar, Cham, Steinhausen und Zug wird der Bedarf an Abstellplätzen aufgrund der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr abgemindert. Die anderen Gemeinden im Kanton Zug kennen keine lagebedingte Abminderung. In allen Gemeinden kann der Gemeinderat in begründeten Fällen ganz oder teilweise von der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen befreien.

6. *Welche Möglichkeiten würde es geben, kantonal die Anzahl Pflicht-Parkplätze im Zusammenhang mit Bauprojekten einzuschränken und welche, die Mindestanzahlvorschriften aufzuheben?*

Bei Baugesuchen sowie beim einfachen Bebauungsplan ist der Gemeinderat die Bewilligungsbehörde. Der Kanton hat hier keine Prüffunktion. Wird hingegen ein ordentlicher Bebauungsplan erstellt, muss dieser von der Baudirektion genehmigt werden. Dabei werden entsprechende Vorgaben bezüglich der Anzahl Parkplätze gemacht. Der Kanton orientiert sich dabei an der aktuellen VSS-Norm 40 281 (Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) und den kommunalen Vorschriften.

7. *Welche Vorteile und Zusammenhänge einer Reduktion der Anzahl Pflicht-Parkplätze mit dem aktuellen kantonalen Richtplan sieht der Regierungsrat?*

Die Regelung von Parkierungsvorgaben liegt in der Kompetenz der Gemeinden. Dies hat auch der Kantonsrat im Richtplan so beschlossen (Richtplan Beschluss M 5.1.4).

8. *Welches Potenzial erkennt der Regierungsrat der Flächen von heutigen öffentlichen Ausenparkplätzen für die Entwicklung des Modal-Splits (vgl. Frage 3)?*

Gemäss kantonalem Richtplan haben der Kanton und die Gemeinden die Infrastrukturen effizient und situationsgerecht zu nutzen. Sie weisen die vorhandenen Verkehrsflächen möglichst den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu (M 2.1, Punkt 1.1). Damit soll der Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erhöht werden. Die Zuweisung der Verkehrsflächen erfolgt im Rahmen von Vorstudien/Projektierung von Verkehrsanlagen. Dabei werden unter Berücksichtigung der Vorgaben (Gesetze, Normen, kantonale und kommunale Richtlinien etc.) die Interessen der verschiedenen Verkehrsmittel wie auch weitere Interessen abgewogen, um eine optimale Lösung zu erzielen.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 25. März 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart