



**Interpellation von Karl Nussbaumer und 13 Mitunterzeichneten
betreffend Beschaffungsstrategie der Zuger Polizei: Vernünftiges Vorgehen statt einseitiger Ausrichtung auf Elektrofahrzeuge. Warum lernen wir nicht von Luzern und Schwyz?**
(Vorlage Nr. 4070.1 - 18498)

Antwort des Regierungsrats
vom 23. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Karl Nussbaumer und Mitunterzeichnende reichten am 27. Februar 2026 eine Interpellation betreffend Beschaffungsstrategie der Zuger Polizei ein (Vorlage Nr. 4070.1 - 18498). Der Kantonsrat hat die Interpellation am 26. März 2026 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen. Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen der Interpellation wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Der Regierungsrat hält fest, dass für die Zuger Polizei als Blaulichtorganisation die Einsatz- und Ausrückfähigkeit prioritär ist. Gleichzeitig verfolgt der Kanton Zug energie- und klimapolitische Ziele; gemäss Planungsbericht und internen strategischen Grundlagen soll die kantonale Fahrzeugflotte in Vorbildfunktion schrittweise auf fossilfreie Antriebe ausgerichtet werden (<https://zg.ch/de/natur-umwelt-tiere/energie-und-klima/energie-und-klimastrategie/eks-dashboard/dashboard-mobilitaet#verwaltung>). Die Zuger Polizei folgt deshalb einer anforderungs- und risikobasierten Beschaffungslogik, die sich an der Einsatzfunktion der Fahrzeuge orientiert (gemischte Flotte).

Beantwortung der Fragen

Frage 1: Aktueller Flottenmix: Wie viele Fahrzeuge der Zuger Polizei (Patrouillenwagen, Mannschaftstransporter, Spezialfahrzeuge) verfügen aktuell über einen Elektroantrieb und wie viele über Verbrennungsmotoren (Diesel/Benzin)?

Die nachstehenden Abkürzungen und Definitionen finden im Folgenden Anwendung:

- BEV: rein elektrisch (Battery Electric Vehicle)
- Hybrid (HEV: Hybrid Electric Vehicle/PHEV: Plug-in Hybrid Vehicle): Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und elektrischer Unterstützung
- Verbrenner: Benzin oder Diesel

Da die aktuelle Anzahl der Fahrzeuge pro Kategorie aus polizeitaktischen Gründen nicht veröffentlicht werden kann, zeigt die nachfolgende Tabelle die Verteilung der Fahrzeuge mit Elektroantrieb gegenüber den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (Diesel/Benzin). Die in der Tabelle dargestellten prozentualen Anteile beruhen auf den Bestandszahlen per 31. Dezember 2025 (Ist-Zustand).

Tabelle 1: Flottenmix Zuger Polizei nach Antriebsart

Antriebsart	Anteil am Total
BEV (rein elektrisch)	13,7 %
Hybrid (HEV/PHEV)	11,1 %
Benzin	36,8 %
Diesel	38,5 %

Total	100,0 %
--------------	----------------

Zusammenfassend stellt sich der Flottenmix wie folgt dar:

- Rein elektrisch (BEV): 13,7 %
- Verbrenner (Benzin/Diesel): 75,2 %
- Hybrid (HEV/PHEV): 11,1 %

Frage 2: Künftige Beschaffung: Liegt der Zuger Polizei eine Weisung oder Strategie vor, die bei Neuanschaffungen zwingend Elektrofahrzeuge vorschreibt, sofern diese technisch verfügbar sind?

Die Zuger Polizei folgt einem Fahrzeugkonzept ohne pauschale «zwingend Elektro»-Vorgabe und setzt stattdessen auf eine gemischte Flotte, wobei Einsatz- und Ausrückfähigkeit massgeblich sind.

Für Ersatzbeschaffungen wird aktuell ein nach Einsatzfunktion und operativen Anforderungen differenziertes Modell angewendet:

- Markierte Einsatzfahrzeuge (Patrouillendienst): Verbrenner (Diesel oder Benzin)
- Pikettfahrzeuge von Einsatzkräften: Hybrid
- Übrige Fahrzeuge: Einzelfallprüfung (BEV, sofern ohne Einschränkung der Einsatzfähigkeit möglich)

Das Konzept sieht die Möglichkeit vor, gewisse Flottenteile projektweise mittels Submissionen zu beschaffen. Zudem ist in der Strategie explizit festgehalten, dass Pikett über PHEV gewährleistet werden soll.

Im Projekt «Ersatzbeschaffung Fahrzeugflotte» stehen zeitnah zwei Submissionen für markierte Einsatzfahrzeuge (Patrouillendienst) bevor: 5 Kleinbusse und 7 Kombi/SUV (erste Phase). Bei beiden Ausschreibungen werden Verbrennermotoren gefordert. Gestützt auf die bisherigen Erfahrungen eignen sich Hybridantriebe insbesondere für planbare und weniger einsatzkritische Einsätze. Für Patrouillenfahrzeuge, die jederzeit uneingeschränkt einsatzbereit sein müssen, kommen derzeit weder Elektrofahrzeuge noch Hybridantriebe in Frage. Zusätzlich ist vorgesehen, mit den Lieferanten Rahmenverträge über fünf Jahre für optionale Bezugsmengen abzuschliessen. Das derzeit verfolgte Fahrzeugkonzept befindet sich in Überarbeitung und wird in Zusammenarbeit mit der Sicherheitsdirektion zu einer harmonisierten Fahrzeugbeschaffungsstrategie weiterentwickelt.

Frage 3: Krisenresistenz (Strommangellage): Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Zuger Polizei bei einer Strommangellage oder einem länger andauernden Blackout voll einsatzfähig bleibt, wenn die Flotte zunehmend auf Strom angewiesen ist? Verfügt die Polizei über ausreichende Notstrom-Ladekapazitäten für eine rein elektrische Flotte?

Der Regierungsrat betont, dass die Einsatzfähigkeit der Zuger Polizei auch bei Strommangellagen oder länger andauernden Blackouts gewährleistet ist, da eine gemischte Flotte anstelle einer rein elektrischen vorgesehen ist. Eine gemischte Flotte hat überdies den Vorteil, dass sie die Krisenresistenz nicht nur bei Strommangellagen, sondern auch bei Treibstoffmangellagen sicherstellt.

Das vorgängig unter Frage 2 dargestellte Beschaffungsmodell ist zugleich ein Resilienzprinzip:

- Markierte Patrouillenfahrzeuge sind im Betrieb nicht von Ladeinfrastruktur abhängig (Verbrenner).

- Pikettfahrzeuge als Hybrid bleiben bei Strommangellage einsatzbereit, sofern die Treibstoffversorgung gewährleistet ist.
- BEV werden dort eingesetzt, wo Einsatzprofil/Standzeiten/Infrastruktur dies zulassen.

Wo BEV/PHEV eingesetzt werden, ist eine zeitgleiche und angepasste Planung der Ladeinfrastruktur wesentlich; dabei sind auch Notstromversorgung, Schutz gegen Cyberangriffe und Brandschutzfragen bei Garagierung zu berücksichtigen.

Der Regierungsrat stellt die Einsatzfähigkeit der Zuger Polizei auch in Energiemangellagen durch einen einsatzbezogenen und anforderungsbasierten Antriebsmix sowie durch organisatorische und infrastrukturelle Vorsorgemassnahmen sicher. Wo Ladeinfrastruktur relevant ist, werden Redundanz- und Notstromaspekte im Rahmen der Infrastrukturplanung mitgeprüft und laufend dem Stand der Technik angepasst.

Frage 4: Reichweite und Nutzlast: Teilt der Regierungsrat die Einschätzung der Korps in Luzern und Schwyz, dass insbesondere bei schweren Mannschaftstransportern (wie dem Mercedes Sprinter) und Sondereinsätzen der Dieselantrieb aktuell die «betrieblich zweckmässigste und wirtschaftlichste Lösung» darstellt?

Der Regierungsrat hält fest, dass die Eignung einer Antriebsart wesentlich von Einsatzprofil, Nutzlast/Sonderausbau, Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft sowie Infrastruktur abhängt.

Der in der Interpellation erwähnte Medienbericht zur Luzerner Polizei nennt u.a. Einsatzfähigkeit bei Strommangellage, Reichweite, kurze Betankungszeiten sowie Betriebssicherheit in ausserordentlichen Lagen und leitet daraus ab, dass Diesel für Mannschaftstransporter aktuell zweckmässig sei; zugleich wird festgehalten, dass längerfristig ein Antriebsmix bestehen werde und bei Neuanschaffungen alternative Antriebe stets geprüft würden. Der gleiche Bericht stellt dar, dass auch bei der Kantonspolizei Schwyz die Argumente (Reichweite, Infrastruktur, sofortige Umstellung nicht realistisch/zielführend) ähnlich gelagert seien.

Die Zuger Polizei verfolgt eine sehr ähnliche Stossrichtung: Bei einsatzkritischen Fahrzeugen (insbesondere markierte Einsatzfahrzeuge) wird aus Gründen der Einsatzsicherheit derzeit auf Verbrennungsmotoren gesetzt; für andere Kategorien erfolgt die Beurteilung anforderungsbasiert und technologieoffen. Diese Herangehensweise korrespondiert mehrheitlich mit anderen Polizeikorps.

Frage 5: Kostenvergleich: Wie hoch sind die durchschnittlichen Anschaffungs- und Umbaukosten eines elektrischen Patrouillenfahrzeugs im Vergleich zu einem konventionellen Modell, unter Berücksichtigung der notwendigen Ladeinfrastruktur in den Polizeistützpunkten?

Da die Zuger Polizei aktuell keine Beschaffung rein elektrischer markierter Patrouillenfahrzeuge vorsieht, liegen noch keine belastbaren Durchschnittswerte für die Anschaffungskosten eines voll ausgebauten, markierten BEV-Patrouillenfahrzeugs im 24/7-Einsatzprofil vor. Festzuhalten ist jedoch, dass bei einer Umstellung auf neue Antriebsformen (BEV/PHEV) grundsätzlich mit höheren Anschaffungskosten des Basisfahrzeugs zu rechnen ist.

Hinsichtlich der Umbaukosten (polizeispezifischer Ausbau) ist festzuhalten, dass diese bei Elektrofahrzeugen in etwa gleich hoch ausfallen wie bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Der polizeispezifische Ausbau umfasst heute bereits bei Verbrennerfahrzeugen zahlreiche elektronische Komponenten und Zubehör; zudem sind moderne Fahrzeuge generell stark digitalisiert, was die Komplexität der Ausbauten unabhängig von der Antriebsart erhöht. Der Bedarf

an integrierter Polizei-Technik und zusätzlichem Einsatzmaterial ist in den letzten Jahren zudem gestiegen. Kostenunterschiede zwischen BEV und konventionellen Fahrzeugen ergeben sich damit primär bei den Anschaffungskosten des Basisfahrzeugs (und – je nach Einsatzprofil – bei Infrastruktur-/Betriebsaspekten), nicht beim polizeispezifischen Umbau.

Bei der wirtschaftlichen Beurteilung ist ergänzend zu beachten, dass bei vollelektrischen Fahrzeugen der Unterhalt tendenziell tiefer ausfällt. Aktuell wird von rund 25 % bis 30 % geringeren Wartungskosten ausgegangen.

Die Frage der Ladeinfrastruktur wird kantonale im Rahmen der Infrastrukturplanung adressiert; in den Grundlagen wird festgehalten, dass technische Installationen (z.B. Wallboxen) und Energiekosten für das Laden durch das Hochbauamt getragen werden.

Frage 6: Allrad-Problematik: In Schwyz und Luzern wurde festgestellt, dass Nutzlast und Allradantrieb bei E-Transportern oft nicht kompatibel sind. Wie löst die Zuger Polizei diesen Konflikt, insbesondere im Hinblick auf winterliche Verhältnisse in den Berggemeinden des Kantons?

Der Regierungsrat anerkennt, dass Zielkonflikte zwischen Nutzlast, Sonderausbau, Reichweite, Allrad, Verfügbarkeit und Kosten auftreten können. Der Medienbericht beschreibt exemplarisch, dass bei Mannschaftstransportern Allrad trotz Ausschreibungsvorgabe für einen Teil der Fahrzeuge nicht umgesetzt wurde, weil Nutzlast und Anforderungen des polizeilichen Sonderausbaus eine Allradausführung nicht zugelassen hätten.

Die Zuger Polizei löst solche Zielkonflikte durch eine anforderungsbasierte Evaluation je Fahrzeugkategorie:

- Wo Allrad aus einsatztechnischen Gründen zwingend ist, wird er als Muss-Kriterium gesetzt.
- Wo Allrad nicht zwingend ist, erfolgt eine Abwägung gegenüber Nutzlast/Verfügbarkeit/Wirtschaftlichkeit.
- BEV werden dort eingesetzt, wo diese Anforderungen ohne Einschränkungen erfüllt werden können; ansonsten wird technologieoffen beschafft (Verbrenner/Hybrid je nach Funktion).

Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 23. Juni 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Der Landschreiber: Tobias Moser