



**Postulat von Andreas Iten, Simon Leuenberger, Klemens Iten, Karl Nussbaumer,
Tom Magnusson und Patrick Iten
betreffend mehr Ortsbusse für die Feinverteilung in den Gemeinden**
(Vorlage Nr. 3966.1 - 18278)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 18. August 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. Juli 2025 haben die Andreas Iten, Oberägeri, Simon Leuenberger, Menzingen, Klemens Iten, Unterägeri, Karl Nussbaumer, Menzingen, Tom Magnusson, Menzingen, und Patrick Iten, Oberägeri, das Postulat betreffend mehr Ortsbusse für die Feinverteilung in den Gemeinden eingereicht (Vorlage Nr. 3966.1 - 18278). Am 28. August 2025 hat der Kantonsrat das Postulat zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

1. Ausgangslage

1.1. Grundlagen zur Finanzierung von Ortsbussen

Gemäss § 1 Abs. 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.

Paragraf 1 Abs. 3 GöV hält fest, dass Kanton und Gemeinden für verkehrsschwache Zeiten und/oder nachfrageschwache Gebiete alternative Betriebsformen des öffentlichen Verkehrs einführen können.

Gemäss § 5 Abs. 2 GöV beteiligen sich die Gemeinden an den Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr mit einem Beitrag, der aufgrund der fahrplanmässigen Haltestellenabfahrten auf dem jeweiligen Gemeindegebiet erhoben wird. Eine Bahnabfahrt wird dabei gegenüber einer Busabfahrt doppelt gewichtet. Der Preis für die Haltestellenabfahrt wird vom Kanton mindestens alle vier Jahre so festgelegt, dass damit nach Abzug der Beiträge Dritter 20 Prozent der Abgeltungen durch die Gemeinden getragen werden. In den Zwischenjahren wird der Preis aufgrund der jeweiligen Teuerung gemäss dem Landesindex der Konsumentenpreise angepasst (§ 5 Abs. 3 GöV).

1.2. Durch Gemeinden finanzierte Buslinien

Aktuell bestellen die Gemeinden Oberägeri und Walchwil Ortsbusse in Eigenregie. In der Gemeinde Baar ist per Ende 2026 ein Quartierbus als Pilotversuch geplant. Die Stadt Zug prüft die Einführung einer Quartierverbindung für das Gebiet Loreto/Göbli.

Die Organisation und Finanzierung von Schulbussen ist Sache der Gemeinden. Der Kanton erteilt für den Betrieb eine «Bewilligung für regelmässigen Personentransport» nach Art. 7 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11).

1.3. Heutige Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (öV)

Der Kanton Zug verfügt über ein sehr gut ausgebautes Angebot im öffentlichen Verkehr, welches alle Gemeinden erreicht. Bis auf die Ortschaft Finstersee sind alle Ortschaften (gemäss amtlichem Ortschaftenverzeichnis des Bundes) erschlossen. In der Stadtlandschaft sind auch Quartiere innerhalb der Städte gut durch den öV erschlossen, sofern dies die Nachfrage und vorhandenen Infrastrukturen zulassen. In den letzten Jahren wurde das öV-Angebot kontinuierlich ausgebaut. Mit dem Programm «Finanzen 2019» wurde die Buslinie Menzingen–Finstersee aufgrund der tiefen Nachfragezahlen eingestellt. Der Kostendeckungsgrad belief sich auf 12 Prozent, die Abgeltungskosten pro Einsteigenden auf 14.70 Franken.

Die öV-Verfügbarkeit im Kanton Zug ist – nicht nur in den verdichteten Gebieten – gut, wie Abbildung 1 zeigt.

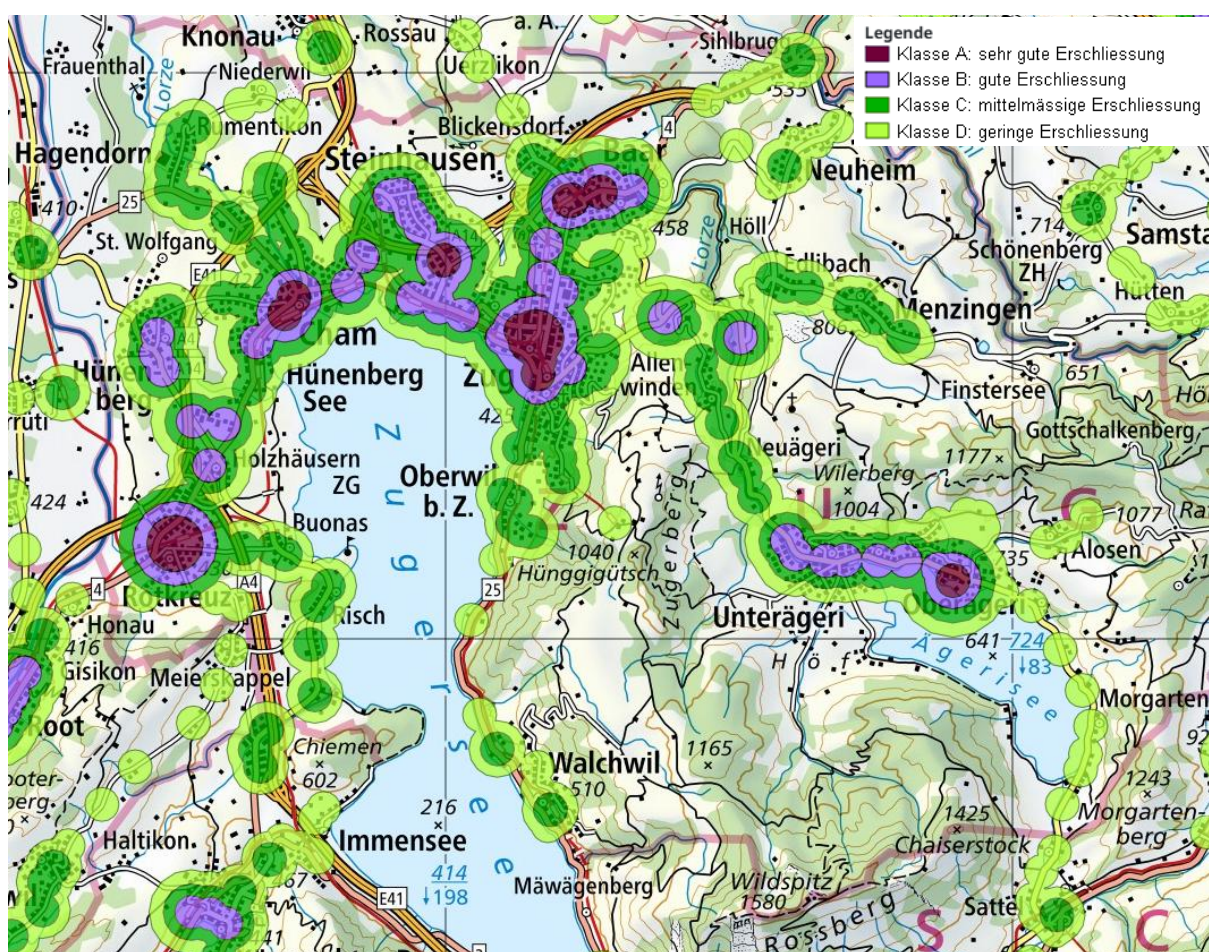


Abbildung 1: öV-Güteklassen im Kanton Zug

Im nationalen Vergleich steht der Kanton Zug sehr gut da. 81,86 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner lebten am 31. Dezember 2021 in Gebieten der Güteklassen A, B und C (siehe Abbildung 2).

Anteil Einwohner/innen in den Güteklassen A, B und C
 Datenstand: 31.12.2021, Gebietsstand: 01.01.2024

Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
 Office fédéral du développement territorial ARE
 Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
 Ufficio federal da svilup dal territori ARE



Abbildung 2: Anteil Einwohnerinnen und Einwohner in den öV-Güteklassen A, B und C

Aufgrund der fehlenden Erschliessung der Ortschaft Finstersee erteilte das Amt für Raum und Verkehr 2023 einen Auftrag für die Entwicklung eines Bedarfsverkehrs an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG. Obwohl das Angebot einige Vorzüge gegenüber einem klassischen, fahrplanmässigen Linienbetrieb hat, konnten die Betriebskosten nicht spürbar reduziert werden, weshalb der Regierungsrat von einer Bestellung absah.

Die Mehrheit der Zuger Bevölkerung verfügt bereits heute über einen guten Zugang zum öV. Die Kosten der Erschliessung des «nicht befriedigten Nachfragepotenzials» steht in einem schlechten Verhältnis zu den Kosten mit klassischem öV im Linienbetrieb.

2. Herausforderung «Quartierserschliessung durch den öV»

2.1. Beispiel Buslinie 652 Rotkreuz–Küntwil

Eine der Stärken des öV liegt in der Bündelung der Nachfrage im urbanen Raum durch den Einsatz von grossen Fahrzeugen. Die Kosten für die Leistungserbringung können damit auf viele Nutzende verteilt werden. Das Nachfragepotenzial in den Quartieren reicht aus Sicht des Kantons oft nicht aus, um eine neue Buslinie zu rechtfertigen.

Eine typische Quartierlinie, welche seit Einführung der Stadtbahn Zug im Jahr 2004 durch den Kanton bestellt wird, ist die Buslinie 652 Rotkreuz–Küntwil. Mit dem Einsatz eines Fahrzeugs kann sehr effizient ein Halbstundentakt produziert werden. Die Buslinie wird von Montag bis Samstag angeboten. Die Kennzahlen der Buslinie (Stand Planrechnung 2025) sehen wie folgt aus:

Abgeltungskosten (pro Jahr):	356 370 Franken;
Kostendeckungsgrad:	20 Prozent;
Abgeltung pro Einsteigenden:	5.10 Franken.

Das Beispiel der Buslinie 652 Rotkreuz–Küntwil zeigt, dass die Erlöse durch Ticketeinnahmen nur einen Fünftel der Kosten zu decken vermögen. Die Abgeltung pro Einsteigender auf der Buslinie 652 liegt bei rund 5 Franken. Obwohl ein attraktives Angebot produziert werden kann und die Buslinie in Rotkreuz gute Anschlüsse an das übergeordnete Bahnnetz herstellt, kann der Kostendeckungsgrad aufgrund des Nachfragepotenzials nicht spürbar erhöht werden. Weiter steht die Buslinie aufgrund der kurzen Distanzen zum Dorfkern und Bahnhof in Konkurrenz zu Fuss- und Radverkehr.

Auch die Strasseninfrastruktur in den Quartieren stellt eine zunehmende Herausforderung für die Produktion einer Buslinie dar. Der Einsatz von grösseren Gefässen (Gelenkbussen) ist oft nicht möglich. Damit entfällt die Möglichkeit, mit bereits bestehenden Linien ein Quartier neu zu erschliessen. Somit fallen Fixkosten für ein neues Fahrzeug zu Lasten einer neuen Linie an.

2.2. Automatisiertes Ridepooling als Chance für die nachfrageschwachen Gebiete?

Im Bereich des automatisierten Fahrens ist einiges in Bewegung. Es ist denkbar, dass in absehbarer Zeit Angebote von automatisiertem Ridepooling auf den Markt kommen. Der Kanton beobachtet die Entwicklungen. Für die künftige Erschliessung von nachfrageschwachen Gebieten stellt diese Mobilitätsform eine Chance dar.

3. Haltung des Regierungsrats

Stossrichtung des Regierungsrats:

- Der Regierungsrat beabsichtigt, das Angebot weiterhin nachfrageorientiert auszubauen. Dabei liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung des bestehenden öV-Netzes in den Gebieten mit hohem Nachfragepotenzial.

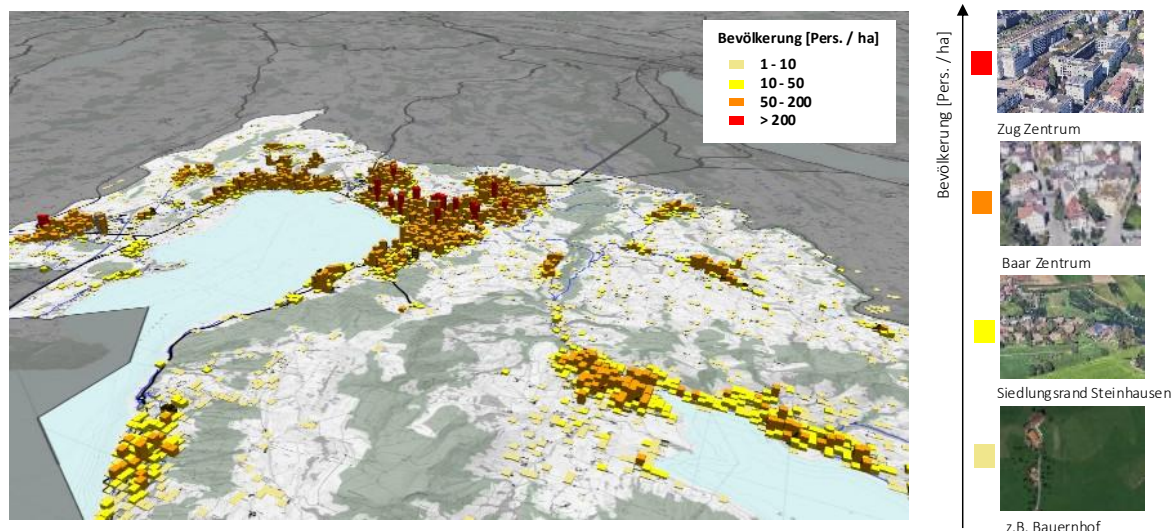


Abbildung 3: Bevölkerungsdichte im Kanton Zug in 3D. STATPOP 2022 BFS

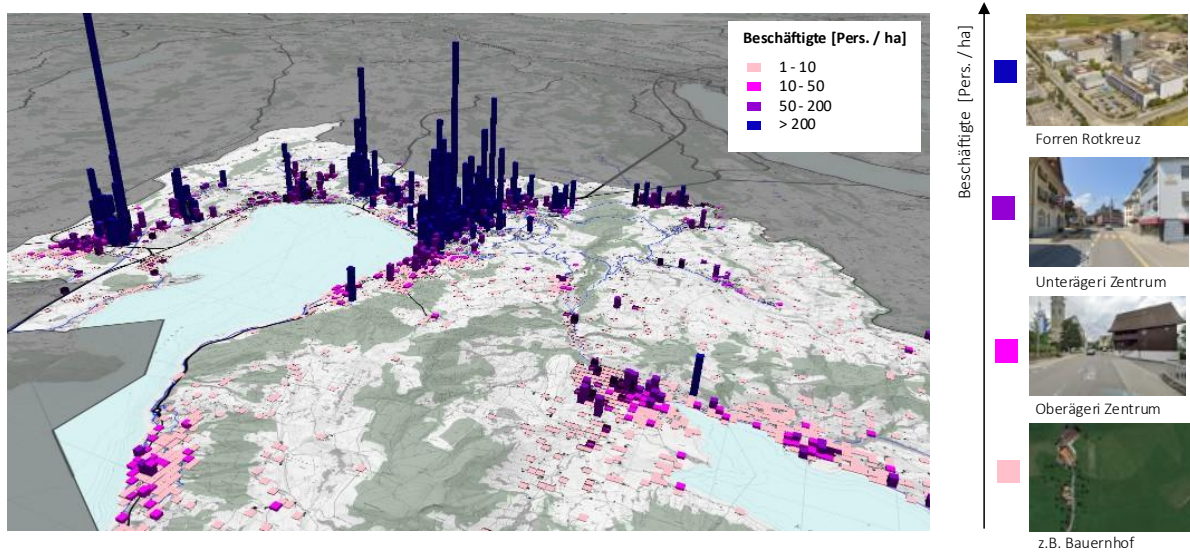


Abbildung 4: Beschäftigtendichte im Kanton Zug in 3D. STATENT 2021 BFS

- Die im Jahr 2025 erarbeitete «öV-Studie 2040» bestätigt die Stossrichtung. Der künftige Angebotsausbau von Bahn und Bus erfolgt in diesen Gebieten und erreicht die Potenziale.
- Die nachfrageorientierte Bestellung des Angebots ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton und Gemeinden, wobei der Kanton mit 80 Prozent den höheren Anteil trägt.
- Klassische Ortsbuslinien sollen auch zukünftig zu 100 Prozent durch die Gemeinden finanziert werden.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat von Andreas Iten, Simon Leuenberger, Klemens Iten, Karl Nussbaumer, Tom Magnusson und Patrick Iten betreffend mehr Ortsbusse für die Feinverteilung in den Gemeinden (Vorlage Nr. 3966.1 - 18278) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 18. August 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart