



**Motion von Stephan Schleiss und Manuel Aeschbacher
betreffend Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr
(Vorlage Nr. 1652.1 - 12661)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 16. September 2008

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Stephan Schleiss und Manuel Aeschbacher haben am 10. März 2008 eine Motion zur Ergänzung von § 6 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (BGS 751.31) eingereicht mit folgendem Antrag:

§ 6 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (BGS 751.31) sei mit folgendem Satz zu ergänzen:

"Dabei sorgen sie dafür, dass der öffentliche Verkehr nicht zulasten des Individualverkehrs bevorzugt wird. Insbesondere haben sie dafür zu sorgen, dass Haltestellen des öffentlichen Verkehrs nicht auf, sondern neben der Fahrbahn angebracht werden."

Die Motionäre führen aus, dass, gestützt auf den heutigen Wortlaut des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, Behörden sämtliche Haltestellen von bestehenden Busbuchten auf die Fahrbahn verlegen könnten, womit der Privat- und Individualverkehr gezwungen sei, bei jeder Haltestelle anzuhalten. Dies führe zu Staus und Verkehrsstockungen, die nicht zu rechtfertigen seien. Deshalb solle mit einer Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden, dass durch die Erstellung von Anlagen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel diese gegenüber dem Individualverkehr nicht bevorzugt werden dürften. Regel solle wieder sein, dass der motorisierte öffentliche Verkehr neben und nicht auf der Strasse halten müsse.

Die Motion wurde vom Kantonsrat am 27. März 2008 an den Regierungsrat überwiesen. Da die Anliegen der Motionäre nicht nur Zuständigkeiten von kantonalen Behörden und Dienststellen betreffen, hat der Regierungsrat zusätzlich die Gemeinden und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG angehört.

Wir unterbreiten Ihnen dazu nachfolgenden Bericht, den wir wie folgt gliedern:

- I. IN KÜRZE
- II. HEUTIGE PRAXIS
- III. VOR- UND NACHTEILE DER VERSCHIEDENEN LÖSUNGEN
- IV. STELLUNGNAHME DER BETROFFENEN GEMEINWESEN UND UNTERNEHMEN
- V. KONSEQUENZEN BEI ANNAHME DER MOTIONSBEGEHREN
- VI. GESAMTWÜRDIGUNG
- VII. ANTRAG

I. IN KÜRZE

Auf dem Zuger Busnetz befinden sich heute etwa gleich viele Haltestellen mit Haltebuchten wie Haltestellen auf der Fahrbahn. Die Grundsätze für die Anordnung von Haltestellen sind im Bundesrecht geregelt. Dieses bietet den Kantonen und den betroffenen Gemeinden grosse Gestaltungsmöglichkeiten im Einzelfall. Deshalb werden im Kanton Zug die verschiedenen sicherheits- und verkehrstechnischen, räumlichen und ökonomischen Ansprüche bei jeder Haltestelle individuell durch die zuständigen Stellen bei Gemeinden und Kanton beurteilt. Es besteht keine Doktrin für einen bestimmten Haltestellentyp. Die Fachleute orientieren sich weitgehend an den gesamtschweizerisch anerkannten Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute. Diese enthalten klare Vorgaben, welche Art von Haltestellen auf der Fahrbahn angeordnet und welche mit Busbuchten versehen werden sollen.

Generell ist der Tenor der Rückmeldungen, dass sich die bisherige Regelung zur Erstellung von Haltestellen bewährt hat. Nur eine Minderheit der Gemeinden spricht sich für eine Neuregelung aus. Bisher wurde mit Augenmass entschieden, wo und wie neue oder bestehende Haltestellen gebaut bzw. umgebaut werden. Dabei sind die Interessen der verschiedenen Beteiligten richtig und sinnvoll gegeneinander abgewogen worden. Angesichts des rasanten Verkehrswachstums ist eine möglichst einheitliche Anwendung von technischen Normen, welche für die ganze Schweiz die Richtschnur bilden, nötig. Die von den Motionären vorgeschlagene Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr wird deshalb als unnötig und unverhältnismässig erachtet und würde hohe Kosten verursachen. Auch stehen sie im Widerspruch zu den Grundsätzen des kantonalen Richtplans.

II. HEUTIGE PRAXIS

a. Ausgangslage

Auf dem Zuger Busnetz existieren heute Haltebuchten und Fahrbahnhaltestellen gleichermaßen, und ihr Anteil an der Gesamtzahl ist fast gleich hoch. Haltebuchten kommen eher ausserorts vor, während Fahrbahnhaltestellen eher innerorts bzw. in städtischen Verhältnissen vorzufinden sind. Innerhalb des Kantons Zug gibt es 275 Haltestellen mit insgesamt 507 Haltepunkten von Buslinien des öffentlichen Verkehrs. Als Haltepunkt gilt jeder mit einer Haltestellentafel gekennzeichnete Halt in Fahrtrichtung. Wenn eine Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen bedient wird, dann werden zwei Haltepunkte registriert. Neben den Haltepunkten der ZVB sind auch jene der drei im Kanton Zug verkehrenden PostAuto-Linien erfasst.

Von diesen 507 Haltepunkten sind 255 (= 50.4 %) auf der Fahrbahn angeordnet, wobei 186 mit einer gelben Markierung auf der Fahrbahn gekennzeichnet sind. Die übrigen 252 Haltepunkte (= 49.7 %) sind ausserhalb der eigentlichen Fahrbahn platziert, davon 224 in Haltebuchten, 19 auf separaten Busspuren und neun in Buswendeschlaufen.

Es gibt keine Doktrin für oder gegen eine der beiden Haltestellentypen. Haltebuchten sowie Fahrbahnhaltestellen entsprechen in gleicher Weise den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen des Bundes. Bei jeder Errichtung und Ausgestaltung einer neuen bzw. dem Umbau einer bestehenden Haltestelle wird fallweise beurteilt und entschieden. Wesentlich ist die Mitberücksichtigung der örtlichen und betrieblichen Randbedingungen. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden stellen zudem unterschiedliche Anforderungen an die Anordnung und Ausbildung von Haltestellen, die sich zum Teil widersprechen und die sorgfältig gegeneinander abgewogen werden müssen.

b. Zuständigkeiten für das Festlegen von Haltestellen

Für die Errichtung einer Haltestelle müssen die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, des Individualverkehrs und des Langsamverkehrs, sowie der allfällig betroffenen Grundeigentümer aufeinander abgestimmt werden. Daher ist die jeweilige Gemeinde und verschiedene Direktionen beim Kanton (Volkswirtschaftsdirektion, Baudirektion, Sicherheitsdirektion) für die sie betreffenden Fragen zuständig. Erst wenn alle Partner mit der gewählten Lösung einverstanden sind, kann eine Haltestelle realisiert werden.

Bei Haltestellen sind verschiedene Rechtsgrundlagen zu beachten, die wichtigsten sind:

- Das Gesetz über Strassen und Wege GSW (BGS 751.14) vom 30. Mai 1996 hält im § 3 fest, dass Haltestellen zum Umfang des jeweiligen Strassenraums gehören. Das GSW regelt für Strassen und somit auch für Haltestellen die Zuständigkeit zwischen Kanton und Gemeinden, die Planung, Bau und Unterhalt sowie die Finanzierung.
- Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr GöV (BGS 751.31), vom 9. Dezember 2007, regelt die Zuständigkeit im öffentlichen Verkehr. Demnach legen die Gemeinden - nach Rücksprache mit dem Kanton - für die Buslinien die Haltestellen fest. Davon ausgenommen sind die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs, welche der Kantonsrat bezeichnet sowie die Anfangs- und Endhaltestellen der Buslinien, die vom Regierungsrat zu bestimmen sind. Die Haltestellen sind entlang von Kantonsstrassen durch den Kanton zu erstellen, während die Gemeinden für Haltestellen auf Gemeinde- oder Privatstrassen zuständig sind. Das GöV regelt auch den künftig denkbaren Fall von Eigenstrassen des öffentlichen Verkehrs (ausserhalb von Kantons- und Gemeindestrassen), welche zu Lasten des Kantons gehen würden.
- Die Signalisation und Markierung von Haltestellen und die dazugehörenden Verkehrsregeln sind im eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz SVG (SR 741.01) vom 19. Dezember 1958 und dessen Ausführungsvorschriften (u.a. der Signalisationsverordnung SR 741.21) geregelt.
- Die Verordnung des Kantons Zug über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation (BGS 751.21) vom 22. Februar 1977 regelt den Vollzug des SVG im Kanton Zug. Danach bestimmt die Sicherheitsdirektion, nach Absprache mit der Baudirektion über Signale und Markierungen an Kantonsstrassen. Diese Kompetenz wird auf dem Gebiet der Stadt Zug an den Stadtrat übertragen. Anordnungen auf Gemeindestrassen obliegen den Gemeinderäten unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion.

c. Organisation des Verfahrens

Langfristig werden Haltestellen in den Ortsplanungen der Gemeinden auf die jeweilige Siedlungsentwicklung hin abgestimmt und behördenverbindlich festgelegt.

Für die Errichtung einer Haltestelle muss die Gemeinde das Einverständnis des Kantons einholen. Dazu prüft das Amt für öffentlichen Verkehr, ob ein genügendes Nachfragepotenzial vorhanden ist, und ob es aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht dauerhaft möglich ist, mit heutigen und künftigen Buslinien die Haltestelle zu erschliessen. Sofern diese Voraussetzungen gegeben sind, wird die Zustimmung erteilt. Aus diesen Abklärungen ergeben sich betriebliche Anforderungen an die Haltestelle (Fahrzeuiglänge, Ausgleichszeiten, Billettverkauf etc.).

Da nur in seltenen Fällen eine Haltestelle ohne bauliche Massnahmen eingerichtet werden kann, erstellt die zuständige Stelle (bei Kantonsstrassen das Tiefbauamt, bei Gemeinde- und Privatstrassen die Gemeinde) ein konkretes Projekt zur genauen Lage und Ausgestaltung der Haltestelle. Darin zeigt sich, wie die Haltestelle und deren Erschliessung realisiert werden kann. Der jeweilige Strasseneigentümer genehmigt das Projekt und ist für den Bau verantwortlich.

Neue Haltestellen führen immer zu Veränderungen der Strassensignalisation. Daher müssen mindestens die Strassenmarkierung und allfällige weitere Änderungen bei der Signalisation im Strassenverkehr (Fussgängerstreifen, Warntafeln etc.) von der Sicherheitsdirektion nach Rücksprache mit der Baudirektion geprüft und verfügt werden, bzw. bei Gemeindestrassen genehmigt werden.

Damit eine neue Haltestelle termingerecht umgesetzt werden kann, verlaufen die einzelnen Entscheidungsprozesse parallel. Wenn alle Partner für ihren Teil zustimmen, kann die Haltestelle durch die Gemeinde, bzw. bei Knotenpunkten und Anfangs- und Endhaltestellen durch den Kanton, verfügt werden.

Die Erneuerung von bestehenden Haltestellen wird durch den Strasseneigentümer normalerweise im Zuge eines ordentlichen Strassenumbauprojekts geplant. Die Lage der Haltestelle bleibt dabei unverändert. Hingegen wird meist die Höhe der Haltekante (Behindertengleichstellung) angepasst und, sofern der Einsatz grösserer Fahrzeuge geplant ist, die Länge der Haltestelle ausgedehnt. In Einzelfällen werden Fahrbahnhaltestellen zu Busbuchten oder umgekehrt umgebaut. Solche Massnahmen können individuell zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsflusses vorgesehen werden.

Es gibt verwaltungsintern eine Arbeitsgruppe "Bus und Strasse", in der sich Vertreter des Amts für öffentlichen Verkehr, des Tiefbauamts, der Zuger Polizei, der Zugerland Verkehrsbetriebe AG und der Stadt Zug regelmässig über Fragen im Zusammenhang mit Buslinien aussprechen und allfällige Konfliktbereiche zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr besprechen. Diese tagt ca. alle drei Monate und führt eine Projekt- und Pendenzenliste, die allen Gemeinden zugänglich ist. Bei komplexen Fragestellungen im Zusammenhang mit Haltestellen (zum Beispiel Baar Kreuzplatz, Zug Metalli) kann in dieser Arbeitsgruppe das Vorgehen unter den Ämtern koordiniert werden. Die Arbeitsgruppe hat jedoch keinerlei Entscheidungsbefugnisse.

III. VOR- UND NACHTEILE DER VERSCHIEDENEN LÖSUNGEN

a. Anforderungen und Bedürfnisse der Interessengruppen

Die Busbenützenden wünschen sich sichere und kurze Haltestellenzugänge und Fahrbahnübergänge sowie bequeme Ein- und Ausstiegsverhältnisse. Auch der Fahrkomfort ist für die Passagiere wichtig. Die Verkehrsbetriebe sind auf einen störungsfreien, fahrplanmässigen Betrieb mit geringen Verlustzeiten angewiesen. Dafür sind behinderungsfreie Zu- und Wegfahrten zu den Haltestellen erforderlich. Die Busse sollen zügig und genau bei den Haltestellen anlegen können. Der Individualverkehr wiederum will keine unzumutbaren Behinderungen des Verkehrsflusses durch Busse und damit geringe Verlustzeiten. Der haltende Bus muss rechtzeitig erkennbar sein. Ansprüche bestehen auch bei Grundeigentümern und Anwohnern, welche von einer Haltestelle nicht übermässig belastet werden möchten.

b. Vor- und Nachteile von Fahrbahnhaltestellen

Für Fahrbahnhaltestellen spricht die einfachere Weiterfahrt für den Bus nach einem Halt, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen (Reisezeitverkürzung für die Buspassagiere, keine Verzögerungen durch schwieriges Einfädeln, geringeres Unfallrisiko). Zudem wird, sofern der haltende Bus nicht überholt werden kann, die Fahrbahn vor dem Bus frei für die ungehinderte Weiterfahrt, was vor allem bei stockendem Verkehr und Stausituationen für den Bus ein Vorteil ist.

Die Ein- und Ausstiegsverhältnisse für die Fahrgäste sind bei Fahrbahnhofstellen besser, da ein genaueres Anlegen des Busses an die Haltekante möglich ist. Das sogenannte "Überwischen" der Bordsteinkante beim Wegfahren wird minimiert. Gerade bei Busbuchten mit behindertengerechten, höheren Anlegekanten kann das Überstreifen zur Beschädigung des Wagenkastens der Busse führen. Der Komfort der Fahrgäste ist höher, wenn der Bus nicht in Buchten einbiegen und ausfahren muss. Die Querschleunigung beim Ein- und Ausfahren zusätzlich zur Längsbeschleunigung ist unangenehm. Sie trifft vor allem die aussteigenden Reisenden genau zum Zeitpunkt, wo sie den Sitzplatz verlassen bzw. die Einsteigerinnen und Einsteiger bevor sie ihren Sitzplatz gefunden haben, was vor allem für ältere Reisende problematisch ist. Fahrbahnhofstellen sind in Bezug auf den Fahrzeugeinsatz flexibler. Es können bei Bedarf nach höherer Transportkapazität ohne grosse Umbauten längere Busse eingesetzt werden.

Bei der klassischen Fahrbahnhofstelle muss der private Verkehr hinter dem Bus halten. Jedoch wird auch bei Haltebuchten der Verkehrsfluss des privaten Verkehrs beim Einfädeln des Busses unterbrochen. Bei stockendem Verkehr oder Stau infolge von Kapazitätsengpässen führt eine Haltebucht nicht zu einem flüssigeren Vorwärtskommen des motorisierten Individualverkehrs. Dieser würde nämlich, unabhängig von einem auf der Fahrbahn haltenden Bus, im Stau stecken bleiben. In letzter Zeit werden in einigen Planungen Mehrzweckmittelstreifen untersucht und projektiert. Diese haben den Vorteil, dass eine Fahrbahnhofstelle realisiert werden kann, bei welcher der Individualverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit überholen kann. Dadurch werden Verkehrsbehinderungen durch haltende Busse zu einem grossen Teil eliminiert.

Aus Sicht des Erstellers ebenso relevant sind die Erstellungs- und Unterhaltskosten, der Platzbedarf und die Realisierbarkeit. Busbuchten benötigen zusätzliche Strassenfläche, welche unterhalten werden muss und in engeren städtischen Verhältnissen oft nicht vorhanden ist. Die Ausweitung der Verkehrsfläche verursacht einen prägenden Eingriff in den Stadtraum, welcher oft störend wirkt, und erfordert entsprechende Investitionen und Landerwerb. Hingegen sind Fahrbahnhofstellen ohne hohen baulichen und finanziellen Aufwand einfach und rasch realisierbar.

Massgebend ist auch die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsmittels. Der vom Kanton geplante Feinverteiler für den öffentlichen Verkehr wird vor allem Fahrbahnhofstellen benötigen, da dort längere Fahrzeuge (Pneutrams) vorgesehen sind. Damit das ganze Fahrzeug nahe an der Haltekante zu stehen kommt, sind idealerweise gerade Anfahrwege notwendig. Mittels möglichst ebenerdigen und spaltfreiem Einstieg soll der Fahrgastwechsel für alle Reisenden beschleunigt werden. Meistens sind solche Haltestellen auf Busspuren oder Eigentrasse angeordnet und behindern den Individualverkehr nicht. Auf überbreiten Fahrbahnen (z.B. mit Mehrzweckstreifen) ist es ebenfalls möglich den Bus an eine gerade Haltekante zu führen, in diesem Fall wird der Individualverkehr über die breite Fahrbahn am haltenden Bus vorbei geführt. Durch überlange Busbuchten mit grossen Radien im Einschwenkbereich kann ebenfalls erreicht werden, dass der Feinverteiler nahezu gerade an eine Haltekante anfahren kann.

c. Vor- und Nachteile von Haltestellen mit Busbuchten

Aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs (Busbenützer und Verkehrsbetriebe) bringen Haltebuchten – abgesehen von Haltestellen mit Zeitausgleich oder mit Anschlussgarantie – keine Vorteile.

Haltestellen mit Busbuchten sind in der Regel für den motorisierten Individualverkehr komfortabler, da die Privatfahrzeuge die Busse problemlos überholen können. Gelegentlich ergeben sich gefährliche Situationen, wenn die Busse wieder in die Fahrbahn einbiegen wollen. Bei Haltestellen mit Busbuchten vor stark befahrenen Kreuzungen blockiert sich gelegentlich der Indi-

vidualverkehr gegenseitig, da ohne Unterbruch Privatfahrzeuge auf die Kreuzungen zufahren. Für die Verkehrsbetriebe sind Haltestellen mit Busbuchten dann sinnvoll, wenn die Fahrzeuge einen Fahrzeitausgleich vornehmen müssen, an Knotenpunkten Anschlüsse abgewartet werden müssen, oder wenn regelmässig an eine grössere Zahl von Passagieren Fahrausweise abgegeben werden müssen.

d. Empfohlene Anwendung aus verkehrstechnischer Sicht

Die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen für die Anwendung der verschiedenen Haltestellentypen ergeben sich aus der Norm SN 640 880 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Die Norm enthält neben qualitativen auch quantitative Kriterien wie Strassentyp, Verkehrsaufkommen, Fahrplandichte und Haltezeit, welche zur Beurteilung des am besten geeigneten Haltestellentyps verwendet werden können.

Haltebuchten sind demnach erst bei einer Belastung des Fahrstreifens von rund 800 - 1'000 Fahrzeugen in Spitzenstunden, und bei mehr als 24 Bushalten pro Stunde (alle 2,5 Minuten ein Bus) zu favorisieren. Bei Haltestellen mit längeren Haltezeiten (Haltestellen mit Fahrplanausgleich, Gepäckumschlag, Endhaltestellen) sind Busbuchten vorzusehen.

Während gemäss VSS-Norm Busbuchten vor allem auf verkehrsreichen Hauptverkehrsstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets zur Anwendung kommen, werden Fahrbahnhaltestellen vor allem innerorts und auf siedlungsorientierten Strassen vorgesehen. Gerade in städtischen Verhältnissen wirken sich Fahrbahnhaltestellen günstig auf die Fahrzeit und Regelmässigkeit des Busbetriebs aus. Störungen des Individualverkehrs werden dabei in Kauf genommen. Fahrbahnhaltestellen, welche das Überholen von Bussen verunmöglichen, sind für die die Strasse querenden Fussgängerinnen und Fussgänger am sichersten, weil während dem Bushalt der Fahrzeugstrom unterbrochen wird. Sie werden deshalb überall dort angewendet, wo dem Schutz der langsamsten Verkehrsteilnehmenden eine besondere Bedeutung zukommt. Dies ist z.B. bei Schulhäusern, Alters- und Pflegeheimen, Spitälern und Behinderteninstitutionen der Fall.

e. Grundsätze bei der Interessenabwägung

Für die jeweilige Wahl des geeigneten Haltestellentyps werden die verschiedenen Bedürfnisse und Interessenlagen der Verkehrsteilnehmenden gegeneinander abgewogen und die gesamthaft sinnvollste Lösung angestrebt. Es wird dabei auch der Verkehrsfluss miteinbezogen, so dass es nicht zu unverhältnismässigen Behinderungen für den Individualverkehr kommt. Der Entscheid kann jedoch nicht allein auf die Bedürfnisse des privaten Verkehrs ausgerichtet werden. Es gilt, eine umfassende Betrachtung und Interessenabwägung vorzunehmen. Auch die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Fussgänger und Veloverkehr) sind zu berücksichtigen. Zudem sind Anliegen von Anwohnerinnen und Anwohnern angemessen zu berücksichtigen, und auch die räumlichen sowie topografischen Verhältnisse setzen oft Grenzen.

Bei Zielkonflikten richtet sich die Abwägung unter anderem auch auf die im Richtplan definierte kantonale Verkehrspolitik aus. Das Gesamtverkehrskonzept „PlusPunkt“ bildet die Grundlage der Zuger Verkehrspolitik (V 1.2). Der Kanton Zug plant den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert (V 1.1).

Je nach Funktion bzw. Bedeutung eines Strassenzuges innerhalb des Gesamtverkehrssystems kann eine gezielte Bevorzugung des einen oder anderen Verkehrsteilnehmers zum Beispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, oder zur Verkehrsberuhigung sinnvoll und zweckmässig sein.

Der Richtplan sieht vor, dass eine Weiterentwicklung des Bussystems notwendig ist. Dazu hat der Kantonsrat bereits einen Planungskredit gesprochen. Einerseits soll die Transportkapazität auf bestimmten Linien mit noch längeren Bussen (Pneutrams) erhöht werden, was zu längeren Haltestellen führt. Langfristig (nach 2020) ist sogar auf einzelnen Strecken die Umrüstung für Trams denkbar. Andererseits soll die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit erhöht werden, was u.a. durch kürzere Verlustzeiten an den Haltestellen erreicht werden kann. In einigen Fällen wird es jedoch nicht zu vermeiden sein, dass der Feinverteiler weiterhin auf der Fahrbahn anhalten wird und damit den Individualverkehr zwangsläufig behindert. Da die Haltezeiten jedoch kurz sein werden, ist eine solche Behinderung vertretbar. Es zeigt sich auch in diesem Projekt, dass eine individuelle Beurteilung jeder einzelnen Haltestelle notwendig und richtig ist.

IV. STELLUNGNAHME DER BETROFFENEN GEMEINWESEN UND UNTERNEHMEN

Da die Begehren der Motionäre nicht nur kantonale Fachstellen, sondern auch Transportunternehmen und Gemeinden betreffen, führte die Volkswirtschaftsdirektion ein Mitberichtsverfahren bei folgenden Gemeinwesen und Unternehmen durch: Baudirektion, Sicherheitsdirektion, Amt für öffentlichen Verkehr, alle Gemeinden und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB). Dabei zeigte es sich, dass die Mehrheit der Betroffenen sich gegen die Anliegen der Motionäre und für die heutige Praxis aussprachen (Baudirektion, Amt für öffentlichen Verkehr, Gemeinden Zug, Baar, Cham, Risch und Hünenberg). Die ZVB unterstützen ausdrücklich die heutige Praxis und weisen darauf hin, dass es unabdingbar sei, den öffentlichen Verkehr in vertretbarem Rahmen zu bevorzugen. Nur so könnten möglichst viele Personen zum Umsteigen bewogen werden. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende nahmen weder für noch gegen die Anliegen Stellung (Steinhausen, Neuheim und Oberägeri). Die Sicherheitsdirektion weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass Bushaltestellen in Buchten für die so genannten Blaulicht-Organisationen im Einsatz gewisse Vorteile bieten. Ergänzend stellt die Zuger Polizei fest, dass hinsichtlich der Verkehrssicherheit sämtliche gängigen Typen von Bushaltestellen je nach örtlichen und betrieblichen Randbedingungen anwendbar sind. Lediglich die Gemeinden Unterägeri, Menzingen und Walchwil sprachen sich für die Anliegen der Motionäre aus.

Die Begründungen waren vielfältig. Die Befürworterinnen der Motionsanliegen sprachen sich für eine Verflüssigung des (Individual-)Verkehrs und eine bessere Verfügbarkeit der Strassen für Blaulicht-Organisationen aus. Vereinzelt wurde darauf hingewiesen, dass Haltestellen auf der Strasse gegenüber heute zurückhaltender vorgesehen werden sollten. Die Mehrheit der Angefragten, die sich gegen die Motionsanliegen aussprachen, begründete dies mit der gewollten Besserungstellung des öffentlichen Verkehrs bzw. Verkehrslenkung und Beruhigung in den Zentren, der Fahrplanstabilität, der Verkehrssicherheit sowie den hohen Kosten beim Rückbau von auf der Strasse angelegten Haltestellen zu Busbuchten.

V. KONSEQUENZEN BEI ANNAHME DER MOTIONSBEGEHREN

Der Regierungsrat geht davon aus, dass trotz der Formulierung im Motionsbegehren die Motionäre nicht davon ausgehen, dass diese einen Rückbau von sämtlichen 255 Fahrbahnhaltstellen in Haltestellen mit Busbuchten verlangen. Wäre dies der Fall, müssten in den nächsten Monaten und Jahren rund 255 Haltestellen, die heute auf der Fahrbahn markiert sind, durch Busbuchten ersetzt werden. Bei geschätzten Kosten von 300'000 bis 500'000 Franken pro Haltbucht (inkl. allfällige Landkosten), würde dies einen Betrag von 76.5 Mio. bis 127.5 Mio. Franken ausmachen. Ein solches Vorgehen wäre nicht verhältnismässig.

Falls die Motionäre Busbuchten nur beim Neubau oder bei grösseren Sanierungen von Kantons- bzw. Gemeindestrassen wünschen, würden sich die Kosten verringern. Immerhin sei darauf hingewiesen, dass für den Bau von Busbuchten oftmals Flächen neben dem Strassenraum benötigt werden, die erworben bzw. enteignet werden müssten. Dies verteuert die Projekte und verzögert sie gleichzeitig.

VI. GESAMTWÜRDIGUNG

Der Wirtschafts- und Lebensraum Zug wächst stark. Dies hat in den letzten rund 40 Jahren zu einer Verzehnfachung der immatrikulierten Motorfahrzeuge und zu einer markanten Erhöhung des Individual- und öffentlichen Verkehrs geführt. Damit der Verkehr auch in Zukunft möglichst optimal abgewickelt werden kann, sind flexible Lösungen sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Verkehr nötig. Diese Flexibilität wird mit der heutigen gesetzlichen Regelung ermöglicht. Zudem stehen national erarbeitete technische Normen für einen den lokalen Umständen angepassten Vollzug zur Verfügung. Zudem besteht für komplexe Vorhaben ein Fachgremium, welches die Interessen der Beteiligten abstimmen kann.

Der Regierungsrat hält deshalb dafür, dass auch weiterhin auf die konkrete Situation angepasste und damit verhältnismässige Lösungen möglich sind. Er lehnt starre Regelungen im Gesetz ab und empfiehlt, die bisherige Praxis beizubehalten. Damit sollen sich die zugerischen Fachleute in Kenntnis der konkreten Verhältnisse beim Entscheid, ob eine Haltestelle auf der Fahrbahn markiert wird (allenfalls mit flankierenden Massnahmen) oder ob Busbuchten gebaut werden, weiterhin an den Empfehlungen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute orientieren können. Daneben sind selbstverständlich die lokalen Gegebenheiten sowie die Wünsche der Betroffenen, insbesondere der Anwohnenden und der Transportunternehmen, zu berücksichtigen. Dies entspricht ziemlich genau der heutigen Praxis, indem innerorts und auf siedlungsorientierten Strassen Haltestellen auf der Fahrbahn und bei stark befahrenen Strassen und ausserorts Busbuchten vorgesehen werden.

Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass die Fahrplanstabilität für die öffentlichen Verkehrsmittel in einem Raum mit grosser Verkehrszunahme weiterhin gewährleistet sein muss, nachdem in der kantonalen Richtplanung der Kantonsrat den öffentlichen Verkehr nachfrageorientiert definiert hat. Dieser Richtplangrundsatz würde verletzt, wenn Fahrbahnhaltestellen gänzlich ausgeschlossen würden, auch wenn sich dies nur auf neue bzw. umzubauende Haltestellen bezieht.

Ein derart absolutes gesetzliches Verbot von Fahrbahnhaltestellen bzw. ein einseitiger gesetzlicher Zwang zur Erstellung von Busbuchten würde vielen Situationen und Verhältnissen nicht gerecht. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass unter Umständen für den Verkehrsfluss des Individualverkehrs die Anordnung von Haltestellen auf der Fahrbahn sogar besser ist als Haltestellen mit Busbuchten, da z.B. bei stark befahrenen Kreuzungen und Einmündungen der haltende Bus dem aus anderen Fahrtrichtungen kreuzenden oder einmündenden Individualverkehr die Möglichkeit gibt, weiter zu fahren. Die von den Motionären verlangte Lösung wäre oftmals unverhältnismässig, dies nicht zuletzt auch hinsichtlich der damit verbundenen Mehrkosten. Eine Ergänzung dieses Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, das erst vor Kurzem und in Kenntnis der von den Motionären geschilderten Situation erlassen worden ist, drängt sich nicht auf.

VII. ANTRAG

Wir beantragen Ihnen, die Motion von Stephan Schleiss und Manuel Aeschbacher betreffend Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (Vorlage Nr. 1652.1 - 12661) nicht erheblich zu erklären.

Zug, 16. September 2008

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio