



**Interpellation von Esther Haas und Andreas Lustenberger
betreffend gratis ÖV: Umbau Lorzentel Kantonsstrasse**

(Vorlage Nr. 2333.1 – 14537)

Antwort des Regierungsrates
vom 20. Mai 2014

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrätin Esther Haas und Kantonsrat Andreas Lustenberger haben am 18. Dezember 2013 eine Interpellation mit Fragen zur Vermeidung von Mehrbelastungen während des Umbaus der Kantonstrasse Lorzentel, welcher ab 2017 geplant ist und je nach Variante drei bis sieben Jahren dauern soll, gestellt. Sie meinen, dass ein Gratisangebot des öffentlichen Verkehrs während der Bauzeit eine wesentliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bringen würde. Der Regierungsrat beantwortet die Fragen wie folgt:

Vorbemerkungen

a) Daten der Verkehrszählung

Die neusten Daten der Verkehrszählungen vom Juni 2013 (Zählstelle 05/60 zwischen Schmittli und Neuägeri) haben auf der Kantonsstrasse für die Fahrtrichtung Zug/Baar folgende Werktags-Durchschnittswerte ergeben:

- zwischen 05.00 - 06.00 Uhr: 220 Fahrzeuge;
- zwischen 06.00 - 07.00 Uhr: 720 Fahrzeuge;
- zwischen 07.00 - 08.00 Uhr: 930 Fahrzeuge;
- zwischen 08.00 - 09.00 Uhr: 740 Fahrzeuge;
- zwischen 09.00 - 10.00 Uhr: 460 Fahrzeuge.

Daraus ist ersichtlich, dass ab 06.00 Uhr sich die Verkehrsspitze aufbaut und dass über drei Stunden hinweg die Verkehrszahlen auf ähnlich hohem Niveau verharren. Das bedeutet zudem, dass im Zeitraum zwischen 06.00 bis 09.00 Uhr rund 2400 Fahrzeuge vom Ägerital talwärts fahren, was bei einem Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Fahrzeug 2880 Personen entspricht.

Hinzu kämen die Personen, welche von Menzingen nach Zug oder Baar pendeln. Aufgrund der nachfolgend beschriebenen Aspekte wäre eine «wesentliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs», welche die Interpellation anstrebt, nur mit zusätzlichen Fahreinschränkungen zulasten des motorisierten Individualverkehr (MIV) zwischen Schmittli und Moosrank via Allenwinden in Richtung Menzingen bzw. Ägerital zu erreichen. Dies würde aber wohl zu Umwegfahrten namentlich über Neuheim bzw. über Sattel und Goldau nach Zug und Baar führen. Diese Umwegfahrten würden nicht nur die Umwelt zusätzlich belasten, sie führten auch zu einer weniger hohen Auslastung des öffentlichen Verkehrs.

Zu beachten bleibt auch, dass nicht alle pendelnden Personen von Menzingen bzw. vom Ägerital nur nach Zug oder Baar wollen. Viele Personen arbeiten im Gebiet Ennetsee oder in Steinhäusern. Sie müssten in Zug Anschlüsse abwarten, was die Reisezeit weiter verlängern würde. Des Weiteren müsste die Frage beantwortet werden, ob die Weiterfahrt von Zug zum entsprechenden Arbeitsplatz für diese Personen ebenfalls gratis sein soll. Daraus ergäben sich wohl schwierige Abgrenzungen.

b) Relativ geringer individueller Anreiz

Im Kanton Zug besteht eine überdurchschnittlich hohe Verfügbarkeit an öV-Abos (Zugerpass, Halbp reisabonnem ent, Z-Pass oder GA). Die sogenannte Abo-Penetration (Anzahl der Abonnem ente im Verhältnis zur Kantonsbevölkerung) beträgt sehr hohe 70,6 Prozent. Ein grosser Teil der Zuger Bevölkerung verfügt somit bereits über die Möglichkeit, den öV vergünstigt zu nutzen. Gratis-öV hätte daher eine relativ geringe finanzielle Entlastung für die einzelnen Haushalte zur Folge. Da die Reisekosten im öffentlichen Verkehr den Vergleich mit den Kosten eines Autos grundsätzlich gut standhalten können, hätte eine weitere Preisreduktion oder ein Gratisangebot wenig bis keine Entlastungswirkung beim MIV. Zu berücksichtigen ist auch, dass viele Reisende trotz Gratis-öV im Ägerital weiterhin Billette lösen müssten, wenn ihr Reiseziel ausserhalb des Gratisangebots liegen würde.

c) Der Preis spielt eine untergeordnete Rolle

Mit der letzten Bevölkerungsbefragung im Jahr 2011 wurde unter anderem nach den Gründen für die Nicht-Nutzung des öV im Kanton Zug gefragt. Danach werden als wichtigste Begründungen die Unabhängigkeit und Flexibilität des Autos, zu lange Reisezeiten im öV, die Verfügbarkeit des Autos, die schlechte Erschliessung des Wohn-/Arbeitsortes oder zu wenige Verbindungen angeführt. Der Preis wird hingegen erst an siebter Stelle als Begründung zur öV-Abstinenz erwähnt. Für die mit dem öV zufriedenen Kundinnen und Kunden sind gute Verbindungen, der passende Fahrplan, die Pünktlichkeit, die Erschliessungsqualität sowie freundliches Personal wichtig. Erst an zehnter Stelle wird der günstige Preis erwähnt. Dies lässt darauf schliessen, dass der Preis für sehr viele Zugerinnen und Zuger kein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl darstellt.

d) Wenig Entlastung beim MIV

Da bei allen entscheidungsrelevanten Kriterien in der Verkehrsmittelwahl während der Strassensanierung auch keine Verbesserung beim öV im Ägerital eintritt und bei verschiedenen Kriterien sogar eher eine Verschlechterung auch im öV zu erwarten ist (z.B. Fahrzeit, Pünktlichkeit), kann kein Anreiz gegeben werden, um zusätzlichen Strassenverkehr zu verlagern. Gratis-öV würde vor allem Anreiz zu Mehrkonsum durch bestehende Kundinnen und Kunden im Freizeit- oder Einkaufsverkehr geben. Es wäre zudem mit einer Verlagerung vom Langsamverkehr (Fussgängerinnen/Fussgänger, Velofahrerinnen/Velofahrer) zum Gratis-öV zu rechnen, womit die Busse zwar voller werden, der Strassenverkehr damit jedoch nicht entlastet wird.

e) Sehr schwierige Abgrenzung des Gratis-öV

Es ist theoretisch denkbar, dass die umgeleiteten Buslinien gegen Entschädigung der öffentlichen Hand gratis verkehren könnten. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die Gratisbusse der Linien 1 und 34 auch auf Streckenabschnitten verkehren, auf denen zahlreiche andere Buslinien mit Billettpflicht verkehren. Es wäre im innerörtlichen Verkehr von Baar und Zug schwer kommunizierbar, warum die einen Busse gratis sind und die anderen nicht. Dies könnte auch zu erheblichen Frequenzverlagerungen unter den Buslinien führen, wodurch zusätzliche Fahrzeuge zur Verstärkung der Gratisbusse eingesetzt werden müssten. Nicht besser verständlich wäre es, wenn in den betroffenen Tarifverbundzonen von Ägeri/Menzingen, Zug und Baar der Gratis-öV gelten würde. Damit würden unzählige Reisende im Bus und in der Stadtbahn vom Gratis-öV profitieren, obwohl sie von der Umleitung in keiner Weise betroffen sind.

Ein Gratisangebot im öV infolge Strassensanierung im Ägerital könnte zum Präjudiz für verschiedene weitere grosse Strassensanierungen im Kanton Zug werden. Es wäre in diesem Fall für die öV-Kundinnen und Kunden völlig unüberschaubar, wann und wo der öV gerade gratis verfügbar ist, weil eine Strasse saniert wird.

f) Gratis-öV war schon mehrfach ein politisches Thema

Zum Thema Gratis-öV gab es vor vier Jahren im Kantonsrat politische Vorstösse. Die Motion der SP-Fraktion (Vorlage Nr. 1800.1 – 13043 vom 26. März 2009) betreffend Gratis-öV im Kanton Zug wurde vom Kantonsrat jedoch gar nicht an den Regierungsrat zur Bearbeitung überwiesen. Überwiesen wurde hingegen im gleichen Jahr eine Interpellation der CVP-Fraktion betreffend kostenlosem öffentlichen Verkehr. In seiner Beantwortung (Vorlage Nr. 1799.2 - 13146 vom 23. Juni 2009) geht der Regierungsrat eingehend auf die gestellten Fragen zum Gratis-öV ein und erläutert seine ablehnende Haltung. Gegenüber den damaligen Verhältnissen haben sich keine neuen Erkenntnisse ergeben.

Der Regierungsrat erachtet deshalb ein Gratisangebot im öffentlichen Verkehr (öV) nicht als geeignete Lösung, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) zwischen dem Ägerital und Zug zu verlagern.

Beantwortung der Fragen

1. *Wie viel Prozent des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug werden bereits heute durch die öffentliche Hand getragen? Wie hoch sind die Kosten?*

Die Beantwortung erfolgt auf Basis der Bestellung für das Fahrplanjahr 2013. Der Kostendeckungsgrad über alle Linien des öffentlichen Verkehrs, an welchen sich der Kanton Zug beteiligt, beträgt für das Fahrplanjahr 2013 43,6 Prozent. Dies bedeutet, 56,4 Prozent der Kosten werden durch die öffentliche Hand getragen. Die Brutto-Abgeltungskosten für den Kanton Zug belaufen sich vor Abzug der Gemeindebeiträge (20 Prozent der Abgeltungskosten) auf Franken 34 451 058.

2. *Wie hoch wären die Kosten für die Einrichtung eines Gratisangebots für den öffentlichen Verkehr ins Ägerital und aus dem Ägerital?*

Die Linien 1 und 34 Zug/Baar – Oberägeri generieren ca. 3,1 Millionen Franken Einnahmen. Diese Einnahmen würden bei einem Gratisangebot entfallen. Bei steigender Nachfrage müsste das Angebot allenfalls ausgebaut werden. Dieser Ausbau hat Mehrkosten zur Folge. Im Fahrplanjahr 2013 belaufen sich die Kosten für die Linien 1 und 34 auf ca. 7 Millionen Franken pro Jahr. Um die zusätzlichen Fahrgäste transportieren zu können, müssten in den drei Spitzenstunden zusätzliche Kurse verkehren. Auch dies würde weitere Kosten verursachen.

3. *Wäre der Regierungsrat bereit, diese Kosten dem Kanton zu übertragen und so einer extremen Belastung der betroffenen Gemeinden entgegen zu wirken?*

Die Kostentragung der öffentlichen Verkehrsleistungen ist im § 5 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (BGS 751.31) geregelt. Die Gemeinden beteiligen sich an den Kosten im Umfang von 20 Prozent. Dieser Beitrag der Gemeinden trägt auch dem Umstand Rechnung, dass die Bevölkerung in allen Gemeinden vom öffentlichen Verkehrsangebot profitiert, unabhängig davon, ob es auf Kantons- oder Gemeindestrassen abgewickelt wird. Der Regierungsrat sieht deshalb keinen Grund, weshalb für ein einzelnes Projekt das Gesetz über den öffentlichen Verkehr punktuell ausser Kraft gesetzt werden müsste. Der Regierungsrat verneint deshalb die Frage.

4. *Ist der Regierungsrat bereit, für die mehrjährige Bauphase alternative Lösungen zu präsentieren statt den Verkehr einfach umzuleiten?*

Die Baudirektion hat den kantonalen Fachstellen das Bauprojekt bereits vor einiger Zeit zur Vernehmlassung unterbreitet. Dabei stach die Verkehrsumleitung über Allenwinden als Bestvariante heraus. Aufgrund der kritischen Rückmeldungen anlässlich der öffentlichen Orientierungsversammlung im Herbst 2013 in Allenwinden wurde zur Evaluation einer breit abgestützten Lösung ein Begleitgremium eingerichtet. Teilnehmende dieser Gruppe sind die Kantonsräte, Bauvorsteherinnen/Bauvorsteher und Parteien der betroffenen Gemeinden Baar, Menzingen, Unterägeri, Oberägeri und Neuheim sowie eine Vertretung der Anwohnerschaft. Das Begleitgremium zielt auf eine Reduktion der Auswirkungen der Verkehrsumleitung sowie auf eine Verkürzung der Bauzeit. Dabei werden insbesondere auch alternative Lösungsmöglichkeiten bzw. eine Kombination verschiedener Massnahmen geprüft, wie namentlich ein Gratisangebot des öffentlichen Verkehrs, eine Verdichtung des Taktangebots, eine Reduktion des Strassenausbaustandards zur Minimierung der Bauzeit und verschiedene Umleitungsrouten. Die Baudirektion klärt derzeit verschiedene Varianten ab und erarbeitet die Entscheidungsgrundlagen, womit dem Anliegen der Interpellation bereits Rechnung getragen wird. Das Ergebnis ist jedoch offen und darf derzeit nicht vorweg genommen werden. Der eingeleitete Prozess bietet aber Gewähr für einen breit abgestützten Kompromiss. Die Anliegen des Regierungsrats im Rahmen dieser Interpellation werden in die Prüfung einfließen.

2. **Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 20. Mai 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart