

**Interpellation von Patrick Iten  
betreffend Kantonalen ÖV  
(Vorlage Nr. 2651.1 - 15237)**

Antwort des Regierungsrats  
vom 22. November 2016

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Patrick Iten, Oberägeri, hat am 13. August 2016 eine Interpellation betreffend kantonalen ÖV (Vorlage Nr. 2651.1 - 15237) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 29. September 2016 zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen. Der Regierungsrat nimmt zur Interpellation wie folgt Stellung:

**A. Vorbemerkungen**

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV; BGS 751.31) sieht in § 1 vor, dass Kanton und Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr sorgen. Im aktuellen Richtplan (Kapitel V1) ist zudem festgehalten, dass der Kanton Zug den öffentlichen Verkehr nachfrageorientiert plant. Das Busangebot wurde dementsprechend laufend weiterentwickelt und wo notwendig ausgebaut. § 1, Bst. b) GöV sieht vor, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Anschluss an das übergeordnete Verkehrssystem gewähren soll. Mit Eröffnung der Stadtbahn Zug wurde das Angebotskonzept «Bahn und Bus aus einem Guss» umgesetzt. Kernelement darin ist die Verknüpfung der Bahn- und Busangebote an den Bahnhöfen Rotkreuz, Cham, Zug und Baar. Die Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug und verbindet die grössten Siedlungsgebiete innerhalb und ausserhalb des Kantons miteinander. Durch die hohe Haltestellendichte gewährt die Stadtbahn, insbesondere in den Verdichtungsgebieten, eine sehr gute Erschliessung für Einwohnerinnen und Einwohner sowie für Mitarbeitende von Unternehmen. Das öV-Konzept hat sich in den letzten zehn Jahren bewährt und die Nachfragezahlen haben bei Bahn und Bus laufend zugenommen.

Ohne Ausbau der Bahninfrastruktur zwischen Zürich und Zug sind keine grundlegenden Veränderungen an der Knoten- und Fahrplanstruktur (Fahrplanzeiten in den Bahnhöfen und auf der Strecke) möglich bzw. zu erwarten. Die neue Gesetzgebung über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist seit 1. Januar 2016 in Kraft. Danach wird unter anderem das Bundesparlament in regelmässigen Abständen über künftige Ausbauschritte der Bahn entscheiden. Im bereits beschlossenen Ausbauschritt 2025 sind keine wesentlichen Änderungen des Bahnangebots im Kanton vorgesehen. Relevante Angebotsschritte sind erst mit späteren Ausbauschritten 2030 ff zu erwarten. Die Zentralschweizer Kantone setzen sich stark dafür ein, dass die Bahnkapazität, insbesondere für die Strecke Zürich–Zug–Luzern, erhöht wird. Ebenso soll das wegen den Einspurstrecken stark gebündelte Fernverkehrsangebot künftig viertelstündlich mit Verbindungen von Zug nach Zürich und Luzern zur Verfügung stehen. Dadurch würde sich auch die Auslastung der zuführenden Buslinien besser über alle Kurse verteilen. Die parallel zur Bahn verkehrenden Buslinien zwischen Baar und Zug oder Rotkreuz und Zug könnten zudem durch häufiger verkehrende Stadtbahnen und Schnellzüge entlastet werden.

Das Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» wird sich in den nächsten Jahren nicht grundlegend verändern. Es stehen somit weniger konzeptionelle Anpassungen im Vordergrund, sondern die laufende Weiterentwicklung des aktuellen Angebots. Diese muss nicht zwingend über

Taktverdichtungen erfolgen. Die Kapazitäten können auch über längere Fahrzeuge erhöht werden. Zudem sind Bestrebungen im Gange, die Nachfrage besser zu verteilen, um die enormen Verkehrsspitzen zu brechen und die bereits bestehenden Kapazitäten besser zu nutzen.

## **B. Beantwortung der Fragen**

### *1. Wird mit der Eröffnung der Tangente auch der Fahrplan der ZVB angepasst?*

Ja, es sind Veränderungen zu erwarten. Allfällige Änderungen erfolgen in Absprache mit den betroffenen Transportunternehmen, insb. der Zugerland Verkehrsbetriebe AG. Nach der Fertigstellung der Tangente Baar/Zug sollen die Schnellbusse der heutigen Buslinie 1 Oberägeri–Zug Bahnhof via Tangente (ohne Bedienung Postplatz/Kolinplatz) über die Industrie- oder Baarerstrasse an den Bahnhof Zug verkehren. Dies wird insbesondere auch im Gebiet des Bebauungsplans Technologiecluster Zug (V-Zug-Areal) zu einer Erhöhung der Bedienungshäufigkeit durch den öffentlichen Verkehr führen. Im Raum Stadtgrenze/V-ZUG ist ein Halt vorgesehen, um damit die Arbeits- und Ausbildungsplätze (GIBZ) direkt mit dem Ägerital zu verbinden. In Prüfung ist dannzumal auch eine Verknüpfung mit einer Buslinie aus dem Gebiet Zug West, um eine attraktive neue Durchmesserlinie zu generieren und neue Potenziale zu erschliessen. Die Linie 1 wird das Grundangebot von Montag bis Sonntag zwischen Oberägeri und Zug sicherstellen. Sie verkehrt wie bisher via Postplatz-Kolinplatz-Allenwinden und stellt die Erschliessung der Siedlungsgebiete sicher. Die Reisezeit der Busse zwischen Oberägeri und Bahnhof Zug bleibt via Tobelbrücke-Tangente in etwa gleich, wie bisher via Tobelbrücke-Kolinplatz. Die Tangente Baar/Zug bringt der Stadt Zug eine Verkehrsentslastung in der Stadtdurchfahrt (Neugasse und südliche Bahnhofstrasse), was auch zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit aller dort verkehrenden Buslinien führen sollte. Die Linie 2 Zug-Menzingen bleibt unverändert.

### *2. Wie sieht die Planung des Kantons aus für den Ausbau der ZVB in den nächsten 25 Jahren?*

Die Stärke des strassengebundenen öV's liegt darin, flexibel auf sich verändernde Kundenbedürfnisse wie neue Wohn- und Arbeitsplatzgebiete oder geändertes Mobilitätsverhalten reagieren zu können. Nach Ansicht des Regierungsrats wird sich das Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» in diesem Zeitraum nicht grundlegend verändern. Auch das Bahnangebot wird konzeptionell keine wesentlichen Veränderungen erfahren. Eine Studie der ETH hat aufgezeigt, dass das bisherige Bussystem noch lange ausbaubar ist (vgl. Antwort 5). Im Unterschied zur Bahn ist der Bus schneller und flexibler an die konkrete Entwicklung von Nachfrage, Verkehr oder verfügbarer Strasseninfrastruktur anpassbar. Es gibt kein definiertes Konzept für das Jahr 2040, sondern es wird in einer rollenden Planung die Markt- und Nachfrageentwicklung im Kanton Zug und den umliegenden Regionen laufend beobachtet. Da insbesondere im Jahr 2014 das Bahn- und Busangebot konzeptionell angepasst wurde und ein namhafter Angebotsausbau stattgefunden hat, steht zurzeit eine Phase der Konsolidierung ohne grössere Ausbauten an. Auch als Folge der aktuellen Situation bei den Kantonsfinanzen ist bis 2020 kein wesentlicher Angebotsausbau zu erwarten.

Nach der erwähnten Konsolidierungsphase ist ein bedarfsorientierter Ausbau des bestehenden Angebots und dessen Kapazitäten absehbar. Mit einer rollenden Planung wird auch die räumliche und verkehrliche Entwicklung berücksichtigt werden können, welche durch den Kantonsrat im Richtplan festgelegt wird. Die Entwicklung von Arbeitsplätzen und Einwohnerinnen und Einwohnern in den Verdichtungsgebieten (Unterfeld, äussere Lorzenallmend, Zimmel etc.) wird regelmässig mit den betroffenen Gemeinden geklärt. Auch die Möglichkeiten neuer Strasseninfrastrukturen (Tangente Baar/Zug, Umfahrung Cham–Hünenberg, Chollerstrasse etc.) und von

Veränderungen im Bahnangebot werden frühzeitig abgeklärt. Zusammen mit den aktuellen Nachfragezahlen und den Betriebsdaten von Bahn und Bus wird der jeweilige Korrekturbedarf im Busangebot Jahre zum Voraus eruiert. Für diese Arbeiten besteht die ständige Projektgruppe «AP Zugerland», worin das Amt für öffentlichen Verkehr zusammen mit der ZVB zurzeit das Angebot 2025 vertieft untersucht. Die daraus resultierenden Angebotskonzepte bilden auch die Grundlage für die Flottenentwicklung (Fahrzeugbeschaffung) der Transportunternehmen.

In der «Arbeitsgruppe Bus und Strassen» koordinieren unter der Leitung des Amts für öffentlichen Verkehr Vertreterinnen/Vertreter des Tiefbauamts, der Zuger Polizei, der Stadt Zug und der ZVB verkehrliche Fragen, die den Bus betreffen. Alle Strassenbauvorhaben werden frühzeitig (von der ersten Idee bis zur Umsetzung) erfasst und auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs geprüft. Bei akut auftauchenden Verspätungen in bestimmten Gebieten oder Unfallschwerpunkten werden infrastrukturelle Anpassungen, technische Massnahmen oder Verkehrsanordnungen vorgenommen.

3. *Was wird in den Zentren geplant, um nicht noch mehr Busse auf den Strassen aufzureihen?*

Der öffentliche Verkehr ergibt eine platzsparende Mobilität. Würden 80 Personen, die in einem 18 Meter langen Gelenkbus mitfahren, alle mit dem Auto fahren, ergäbe dies eine Fahrzeugkolonne von über 300 Metern Länge. Insofern erhöhen zusätzliche Busse die Mobilitätskapazitäten in den Zentren.

Da die öV-Feinerschliessung gerade in den Zentren wichtig ist, wo viele Menschen wohnen und arbeiten und Busse an den Bahnhöfen Anschluss an das übergeordnete Bahnnetz gewähren sollen, sind Busfahrten durch die Zentren unvermeidbar. Die Korridore für den leistungsfähigen Feinverteiler sind im Richtplan dementsprechend in der Teilkarte V 6.3 festgelegt und führen durch die Zentren. Ebenso befinden sich gemäss Kantonsratsbeschluss betreffend Festlegung der Bahnhaltstellen und der Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (BGS 751.314) viele Knotenpunkte in Zentren, welche von Bussen erschlossen werden müssen. Wegen des Hub-Konzepts (vgl. einleitende Bemerkungen) fahren die Busse bei den Bahnhöfen zur selben Zeit weg, woraus das "Aufreihen" der Busse z.B. in den städtischen Haltestellen resultiert. Dieses Konzept wird nicht geändert.

Trotz verschiedenen Busspuren verkehren die Linienbusse zum grossen Teil im bestehenden Strassenraum. Ein vollständig eigentrasseiertes Bussystem wäre enorm teuer und in dicht bebauten Gebieten oberirdisch kaum realisierbar. Immerhin kann zur künftigen Entwicklung erwähnt werden, dass bei weiterer Nachfragesteigerung (vor allem in den Hauptverkehrszeiten) in der Tendenz anstelle zusätzlicher Fahrten eher grössere Busse zum Einsatz kommen werden (Normalbus → Gelenkbus → Anhängerzug → Doppelgelenkbus).

Punktuell können gewisse Buslinien dank neuen Linienführungen andere Haltestellen anfahren, wie dies für den Bus Nr. 1 nach Inbetriebnahme der Tangente in der Stadt Zug möglich ist (vgl. Antwort zu Frage 1).

Fazit: Zentren müssen und sollen erschlossen bleiben; bei erhöhtem Kapazitätsbedarf kann dank grösseren Fahrzeugen eine erhöhte Anzahl Bussen vermieden werden. Neue Linienführungen wie im Fall der Tangente ermöglicht die Umlagerung von Halten auf andere Haltestellen.

4. *Sind die Verbindungen zum Bahnhof Zug via Alpenstrasse und Bahnhofstrasse noch zeitgerecht und müsste da nicht eine Anpassung stattfinden?*

Grundsätzlich wird angestrebt, dass Kundinnen und Kunden im öV möglichst schnell, d.h. ohne Umwegfahrten und nahe den Bahnperrons ein- und aussteigen können. Am Bahnhof Zug bestehen heute 4 verschiedene Bushaltestellen. Die zwei wichtigsten (Metalli und Bahnhofplatz) sind nicht weiter ausbaubar für die Bewältigung der zukünftigen Fahrgastmengen oder für neue Buslinien. Bei einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder anderen Nutzungen rund um den Bahnhof Zug kann sich das Platzproblem verschärfen. In Zusammenarbeit zwischen der Stadt Zug und dem Amt für öffentlichen Verkehr wurde in einer Standortevaluation dieser Frage nachgegangen. Je nach der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Vorhabens könnten sich somit längerfristig auch die Zufahrtsrouten über die Alpen- oder Bahnhofstrasse verändern.

Verantwortlich für die Ausarbeitung eines Konzepts ist die Stadt Zug. Gemäss § 7 Bst. d GöV, könnte der Kantonsrat dereinst einen allfälligen Investitionsbeitrag an den Bushof von regionaler Bedeutung sprechen. Mit den anstehenden Planungen und Projektierungen ist jedoch eine Realisierung nicht vor dem Jahr 2025 zu erwarten.

5. *Kommt der Busverkehr nicht an seine Kapazitätsgrenze mit den prognostizierten Zahlen der Bevölkerung des Kantons Zug bis ins Jahr 2040?*

Der Richtplan des Kantons Zug sieht vor, dass der öffentliche Verkehr nachfrageorientiert geplant werden soll, was bei einem Wachstum der Mobilität insgesamt zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum öffentlichen Verkehr führt. Das heutige Busnetz kann vorausschauend an die Gegebenheiten angepasst und entsprechend erweitert werden. Die Kapazitäten im Strassennetz sind weitgehend gegeben, es ist aber vorgesehen, Engpässe bei den Knoten soweit wie möglich aufzuheben bzw. die Knoten unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit auch für den öffentlichen Verkehr auszubauen. Das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers soll zudem langfristig zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können, um auch einem grösseren Nachfragezuwachs gerecht zu werden. Letzterer erscheint als sehr wahrscheinlich, da die Region weiter wächst und der Individualverkehr sukzessive an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Deshalb wurde der Fragestellung nachgegangen, ob das Wachstum auch längerfristig mit dem bekannten Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» in der geforderten Qualität bewältigt werden könne oder ob ein Systemwechsel angemessen wäre. Die ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, wurde im Jahr 2013 mit diesen Abklärungen beauftragt. Es ging um die Frage: Braucht Zug ein Tram? Neben einem Tramsystem wurden ein System Busplus (konventionelles Busnetz; Anhängerzüge) und andererseits ein Bussystem BRT (Bus rapid transit; komplett eigentrassiert; elektrifiziert; Doppelgelenktrolleybusse) berücksichtigt. Von zentraler Bedeutung für die Fragestellung waren die Nachfrage und ihre Entwicklung. Für die Untersuchungen wurde vorerst von einem Nachfragewachstum von 100 Prozent als Grundlage ausgegangen. Dieses Wachstum wurde basierend auf Analysen der Raumstruktur und der wahrscheinlichen, künftigen Entwicklung in den Verdichtungsgebieten je nach Korridor des heutigen Busnetzes linienweise untersucht. Dies erlaubte es, grob denjenigen Teil des Hauptnetzes auszumachen, welcher aufgrund der Nachfrage überhaupt für ein neues, leistungsfähiges Feinverteilersystem in Frage käme. Es hat sich gezeigt, dass mit der Variante Busplus (Busnetz 2014) ein Nachfragewachstum von bis zu 150 Prozent gegenüber den Frequenzen 2011 bewältigt werden kann. Die linienweise Betrachtung zeigt auf, dass langfristig am ehesten auf den heutigen Buslinien 6 und 3 mit einem neuen Transportmittel gerechnet werden müsste.

Die Arbeit der ETH wurde auf Basis der Frequenzen 2011 erstellt. Seither hat die Busnachfrage um rund zehn Prozent zugelegt. Es ist somit davon auszugehen, dass bei gleichen Rahmenbedingungen die Nachfrage bis 2040 wenigstens um weitere 50 Prozent zulegen wird. Es ist aber durchaus auch möglich, dass je nach Verkehrspolitik und Wirtschaftswachstum eine höhere Nachfragesteigerung möglich wird, die auch bewältigt werden könnte. Die Grenze, bei welcher über ein neues Transportsystem nachgedacht werden müsste, ist längst noch nicht erreicht. Am Beispiel der Buslinie 6 zeigte sich, dass bei einer Bedienung mit noch grösseren Bussen, zum Beispiel Doppelgelenkbussen, und einer Taktfolge von vier Minuten auch eine bis zu 200-prozentige Nachfragesteigerung im massgebenden Querschnitt bewältigt werden könnte (vgl. Abbildung).

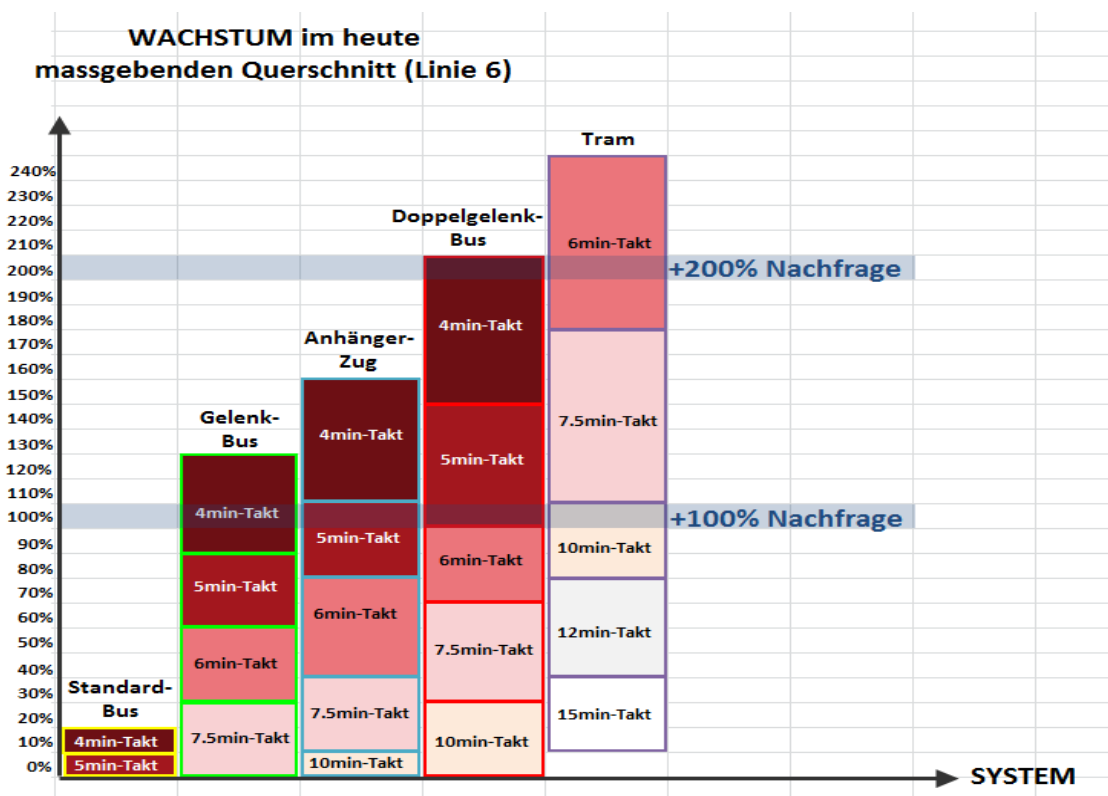


Abbildung: Fahrzeugkonzept bei zunehmender Nachfrage, am Beispiel der Buslinie 6

Zusammenfassend hält die ETH fest, dass ein Tramsystem für Zug nicht angemessen ist, da es einerseits aus Kapazitätsgründen nicht notwendig ist und andererseits mit einem weiterentwickelten, eigentrassierten Bussystem eine wesentlich grössere Wirkung pro eingesetztem Franken erzielt wird. Dies in Bezug auf alle betrachteten Kostenarten (Investitionskosten, Betriebskosten und Gesamtannuitäten).

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Bussystems unterstützt der Regierungsrat auch Massnahmen, welche helfen, möglichst viele öV-Fahrten direkt mit der Bahn, ohne Endtransport durch den Bus, zu bewältigen. Dies betrifft insbesondere die Gestaltung der im kantonalen Richtplan vorgesehenen Gebiete für Verdichtung. Folgende Massnahmen helfen, das Feinverteilernetz weniger stark zu belasten:

- Hohe Ausnutzungsziffern sollen vor allem bei denjenigen Gebäuden, welche sich in Fusswegdistanz zur Bahn befinden, geplant werden.
- Dabei sollen möglichst viele Arbeitsplätze bahnnah angeordnet werden (Arbeitsplätze generieren pro Quadratmeter dreimal mehr Fahrten als Wohnungen).

- Die Langsamverkehrswege (Fussgänger/Velo) in den Verdichtungsgebieten sollen auf dem direktesten Weg zum nächsten Bahnhof führen.
- Fusswege sollen möglichst witterungsgeschützt ausgestaltet werden (Ladenpassagen, Vordächer, Arkadenbauweise etc.).

6. *Wie denkt man diesen Zuwachs aufzunehmen und das bei gleichem Strassennetz und mit einer Zunahme des Individualverkehrs?*

Vgl. Antwort zu Frage 5. Aufgrund der Nachfragesteigerung geht die Tendenz hin zu grösseren Bussen, um pro Kurs mehr Fahrgäste aufnehmen zu können. Strassenseitig wird die Weiterentwicklung und flächenmässige Ausdehnung von öV-Priorisierungsmassnahmen (Busstreifen, Bevorzugungen an Lichtsignalanlagen etc.) notwendig sein, um eine gute Qualität aufrecht zu erhalten.

7. *Kann man mit einem neuen Verkehrskonzept den öffentlichen Verkehr nicht vereinfachen und flüssiger machen?*

Unabhängig davon, wie ein Verkehrskonzept künftig auch ausgestaltet wird, sind für die Verkehrsmittelwahl die Dauer der Reisezeit, die Verfügbarkeit (häufige Verbindungen) und die Zuverlässigkeit zentral. Mit dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» können genau diese Zielsetzungen gut unterstützt werden, weshalb es kein grundsätzlich neues Verkehrskonzept für den öV braucht. Es entstehen zuverlässige Reiseketten zwischen Bahn und Bus mit raschen Verbindungen. Mit dem Konzept entstehen auch viele gute Anschlüsse (Bahn/Bus und Bus/Bus). Falls die Fernverkehrszüge dereinst statt im Halbstundentakt im Viertelstundentakt verkehren werden, verteilt sich über die Stunde gesehen auch die Nachfrage besser auf die zuzuführenden Buslinien. Insgesamt hat der öV grosse Kapazitätsreserven, da jeweils nur einzelne Kurse in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenze stossen. Neue Arbeits-, Lern- und Lebensformen könnten eine Glättung der Verkehrsspitze erbringen. Es ist auch wichtig, dass verkehrsentensive Arbeitszonen in Bahnnähe angesiedelt werden und z.B. Schulen im Falle von Überlastung bestimmter Kurse mit Anpassungen der Unterrichtszeiten reagieren können, was eine Studie «Brechen der Verkehrsspitzen» der Metropolitankonferenz Zürich, die im November 2016 vorgestellt wurde, aufgezeigt hat. Konkrete Beispiele dafür sind die Hochschule Luzern, welche für den Campus Rotkreuz die Vorlesungszeiten angepasst hat, und die Kantonsschule Menzingen, welche mit einer entsprechenden Stundenplangestaltung dafür gesorgt hat, dass der Schulbeginn am Morgen gestaffelt erfolgt, womit weniger Bus-Verstärkungskurse notwendig sind.

Zu guter Letzt könnte auch Mobility-Pricing die Spitzenzeit im öffentlichen Verkehr etwas entschärfen. Auch hier läuft eine Studie «Nutzerfinanzierung» der Metropolitankonferenz Zürich, deren Ergebnisse 2017 oder 2018 erwartet werden. Der Zuger Regierungsrat könnte sich vorstellen, den Kanton Zug als Testregion zu verwenden und hat sich im Sommer 2016 entsprechend gegenüber dem Bund geäussert.

8. *Hat man geplant oder plant man den digitalisierten Verkehr miteinzubeziehen und wenn ja, wie?*

Unter dem Titel «digitalisierter Verkehr» laufen verschiedene Themen zusammen. Themen wie «intelligente Verkehrssysteme», Sharing-Plattformen, vernetzte Mobilität, autonome Fahrzeuge, Lösungen im Ticketing durch vermehrte Nutzung von Mobilgeräten, Mobility-Pricing und beim Car- und Ride-Sharing. Die ZVB befasst sich zurzeit aktiv mit den Themen autonome Fahrzeuge und Car- und Ride-Sharing. In allen Bereichen werden Innovationen durch die Me-

dien publik, nur wenige setzten sich bisher flächendeckend durch. Zum Beispiel beim Ticketing besteht aktuell ein Ideenwettbewerb unter den Transportunternehmen, welche laufend neue Lösungen auf den Markt bringen. Am Ende wird sich wohl die kundenfreundlichste Lösung national durchsetzen. Im Bereich der automatisierten Fahrzeuge laufen weltweit und in der Schweiz verschiedene Testbetriebe. Bis zur Marktreife im Alltagsverkehr ist es jedoch noch ein langer Weg. Aus heutiger Sicht wird der öffentliche Verkehr auch mit neuen Technologien seine Trümpfe als günstiges, raum- und energiesparendes Massentransportmittel ausspielen können.

Langfristig werden sich die Anteile innerhalb der Verkehrssysteme verändern, weil Mietsysteme immer attraktiver werden und das Auto mit Bahn, Bus und Velo auf gemeinsamen digitalen Plattformen um Kundinnen und Kunden wirbt. Die technologischen Entwicklungen werden vom Regierungsrat mit Interesse beobachtet. Die damit zusammenhängenden Fragen werden im Kontext der Motion der CVP-Fraktion betreffend Chancen und Risiken der Digitalisierung des Verkehrs im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2627.1-15166) und diese voraussichtlich verbunden mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans bearbeitet. Allfällige Versuchsbetriebe erhalten ideelle oder allenfalls organisatorische Unterstützung. Nachdem die kantonalen Ressourcen für einen Pilotbetrieb für BiBo durch den Kantonsrat gestrichen wurden, plant der Regierungsrat hingegen keine eigenen Aktivitäten zur technologischen Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

### **C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 22. November 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart