



Postulat von Esther Monney, Karl Nussbaumer, Emil Schweizer, Thomas Werner und Raphael Wiser
betreffend keine Linienbusse auf der Tangente
(Vorlage Nr. 3938.1 - 18220)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 16. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. Juni 2025 haben Esther Monney, Karl Nussbaumer, Emil Schweizer, Thomas Werner, und Raphael Wiser, das Postulat betreffend keine Linienbusse auf der Tangente eingereicht (Vorlage Nr. 3938.1 - 18220). Am 2. Juli 2025 hat der Kantonsrat das Postulat zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Gesetzliche Grundlagen
2. Angebotskonzept «Ägerital»
3. Behinderung des MIV durch den öffentlichen Verkehr auf der Tangente
4. Zukünftiges öV-System im Kanton Zug
5. Haltung des Regierungsrats
6. Antrag

1. Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV; BGS 751.31) sorgen der Kanton und die Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr (öV) im Kanton Zug. Die Erschliessung durch den öV richtet sich nach der Verteilung und Dichte der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze. Der Regierungsrat legt die Linien des öffentlichen Verkehrs fest.

2. Angebotskonzept «Ägerital»

Die Postulantin und Postulanten sprechen mit ihrem Postulat die Verbindungen zwischen Zug, Baar und dem Ägerital an. Mit der Eröffnung der Tangente ergab sich für die Busführung die Möglichkeit, die Linienführung zwischen Baar/Zug und dem Ägerital neu zu überdenken. Gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden Zug, Baar, Unter- und Oberägeri sowie Menzingen und in Zusammenarbeit mit der ZVB erarbeitete die Baudirektion das neue Konzept. Konkret sieht das seit dem 10. Dezember 2023 umgesetzte Konzept wie folgt aus (siehe auch Abbildung 1):

Die Buslinie 601 Zug–Oberägeri fährt konsequent über die Tobelbrücke und erschliesst via Tangente das rasch wachsende Entwicklungsgebiet Zug Nord (Geviert V-ZUG/Göbli/Stadtgrenze) mit seinen Arbeitsplätzen und der Gewerbeschule (GIBZ). Das Entwicklungsgebiet Zug Nord umfasst bereits heute über 2000 Arbeitsplätze. Inskünftig werden über 5000 Arbeitsplätze in diesem Gebiet erwartet. Von der Bushaltestelle V-Zug aus können auch die Arbeitsplätze entlang der Baarerstrasse zu Fuss erreicht werden. Die Buslinie fährt zwischen den Haltestellen V-Zug und Nidfuren sowie Nidfuren und Unterägeri Spinnerei ohne Halt. In Nidfuren findet

die Verknüpfung mit der Buslinie 602 nach Menzingen statt. Die Linie verkehrt in der Regel im 15-Minuten-Takt. Abends fährt sie im 30-Minuten-Takt.

Parallel zur Buslinie 601 stärkte der Kanton das Angebot der Buslinie 634 Baar–Allenwinden–Unterägeri–Oberägeri. Die Buslinie wird neu über die gesamte Betriebsdauer angeboten und bedient alle Haltestellen. Die Linie verkehrt in der Regel im 30-Minuten-Takt, zur Hauptverkehrszeit (06.00 bis 08.30 Uhr und 16.30 bis 18.30 Uhr) im 15-Minuten-Takt.

Für Pendlerinnen und Pendler aus dem Ägerital und Allenwinden in Richtung Zuger Altstadt/Postplatz wird zur Hauptverkehrszeit zusätzlich die Buslinie 612 von Oberägeri–Allenwinden im 30-Minuten-Takt nach Zug geführt. Zur Mittagszeit verkehrt diese Linie für die Schülerinnen und Schüler ebenfalls im 30-Minuten-Takt. Während dieser Zeiten werden die Haltestellen in Allenwinden und Neuägeri alle im 15-Minuten-Takt bedient.

Weiter besteht über die gesamte Betriebsdauer an der Bushaltestelle Talacher eine Umsteige-Verbindung zwischen den Buslinien 602 Menzingen–Kolinplatz–Zug und der Buslinie 634 Oberägeri–Allenwinden–Baar.

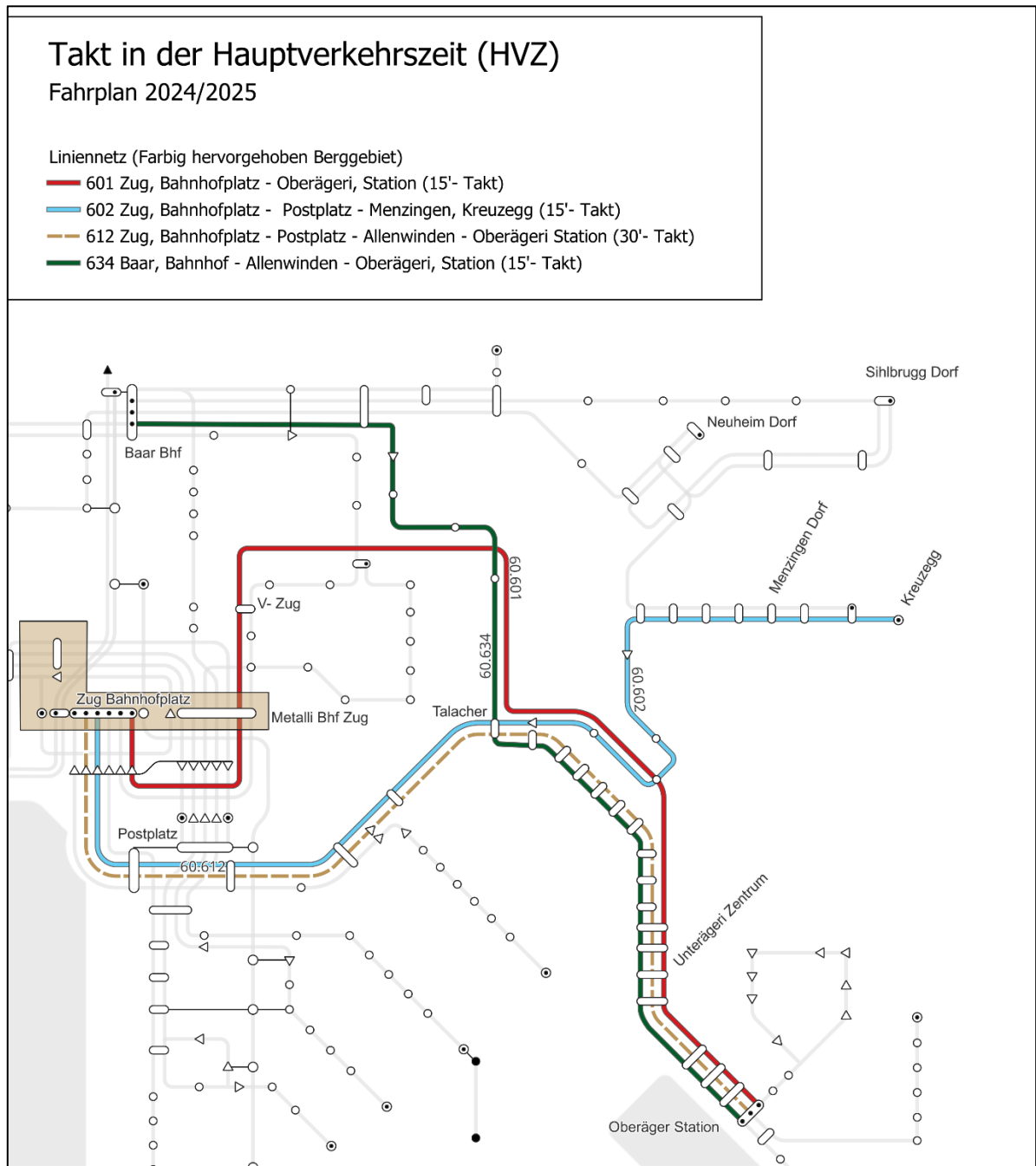


Abbildung 1: Liniennetzplan Angebotskonzept «Ägerital»

Was sind die Vorteile des neuen Konzepts, welches seit drei Jahren gefahren wird?

- Das neue Konzept ermöglicht eine Verteilung der Nachfrage von Zug/Baar ins Ägerital und nach Menzingen auf mehrere Buslinien. Die bestehenden Fahrzeugressourcen können optimal eingesetzt werden. Das Ägerital wird ganztags direkt mit Baar und Zug verbunden. Richtung Zürich verfügt der Bahnhof Baar mit dem stündlichen Fernverkehr und der halbstündlichen S-Bahnlinie S24 über attraktive und schnelle Verbindungen nach Zürich und ans linke Zürichseeufer. Die Anschlüsse sind gewährleistet. Das Konzept stärkt bewusst auch die Verknüpfung von Ägeri nach Baar.
- Der Verzicht auf verschiedene Halte auf der Linie 601 führt zu einer Verflüssigung des Verkehrsflusses auf verschiedenen Strassenabschnitten und verkürzt die Reisezeit ins Entwicklungsgebiet Zug Nord.

- Alle Kurse der Linie 601 verkehren über die Tobelbrücke. Die Fahrt über Allenwinden entfällt für die Nutzerinnen und Nutzer der Buslinie 601. Damit wird einem Anliegen der Gemeinden Unterägeri und Oberägeri nach einer direkten Verbindung via Tobelbrücke Rechnung getragen.
- Zur Hauptverkehrszeit verkehren weiterhin direkte Kurse von Oberägeri via Allenwinden–Kolinplatz zum Bahnhof Zug. Diese entlasten die Buslinie 601 und stellen eine umsteigefreie Verbindung in die Altstadt sicher.
- Es verkehren nicht mehr alle Buslinien von Menzingen und Oberägeri über den Kolinplatz nach Zug. Dies führt in der Altstadt von Zug zu einer Entlastung der Ägeristrasse, Neugasse und Bahnhofstrasse. Dies kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute und entspricht einem langjährigen Anliegen der Stadt Zug.
- Aufgrund der raschen Entwicklungen in Zug Nord ist absehbar, dass die Buslinie 604 Zug–Zug Nord–Inwil–Baar–Blickensdorf kurzfristig mehr Kapazitäten benötigen wird. Hier springt die Buslinie 601 ein: Sie verfügt in Fahrtrichtung Berg am Vormittag beziehungsweise in Richtung Tal am Nachmittag über freie Kapazitäten. Damit ist ein kostenintensiver Ausbau der Buslinie 604 vorerst nicht notwendig.

Das seit dem Fahrplan 2023 in Betrieb stehende «Ägeritalkonzept» erfüllt eine Vielzahl von Anliegen. Unbestritten ist eine Reisezeitverlängerung gegenüber dem ehemaligen «Expressbus» zwischen Zug–Kolinplatz–Oberägeri, welcher von Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt angeboten wurde und als Entlastungsleistung für die Buslinie 601 Zug–Allenwinden–Oberägeri fungierte. Diesem Nachteil können die oben aufgeführten Punkte entgegeng gehalten werden. Die Erfüllung aller Kundenwünsche ist kaum möglich.

3. Behinderung des MIV durch den öffentlichen Verkehr auf der Tangente

Die Buslinie 634 Baar–Oberägeri verkehrt nicht über die Tangente, sondern via Ägeristrasse nach Baar (siehe Abbildung 1). Sie kann nicht – wie im Postulat ausgeführt – Auslöser von Behinderungen im Abschnitt Autobahnanschluss Baar–Tunnel Geissbüel sein.

Die Buslinie 601 Zug–Oberägeri verkehrt über den Teilabschnitt Kreisel Industriestrasse–Geissbüeltunnel der Tangente. Alle Busse der ZVB führen einen Fahrzeitschreiber mit. Damit lassen sich die Geschwindigkeiten festhalten. Die Auswertung der Fahrzeitprofile der Buslinie 601 zeigt Folgendes:

- a) Auf dem Abschnitt zwischen der Bushaltestelle V-ZUG bis Kreisel Inwil fährt der Bus in den Neben- wie Hauptverkehrszeiten ohne Probleme im Verkehr mit, welcher in den Spitzenzeiten nicht mit den signalisierten 60 km/h unterwegs ist.
- b) Ab dem Kreisel Inwil bis zum Lichtsignal Geissbüel erreichen die Busse die zulässige Geschwindigkeit von 60 km/h.

Fazit: Der öffentliche Verkehr stellt heute kein Hindernis für den MIV dar. Volle Busse führen – gesamt verkehrlich betrachtet – wohl eher zu einer Entlastung der Strasse, da die Kundinnen und Kunden des öV keine zusätzlichen MIV-Fahrten auf der Strasse generieren.

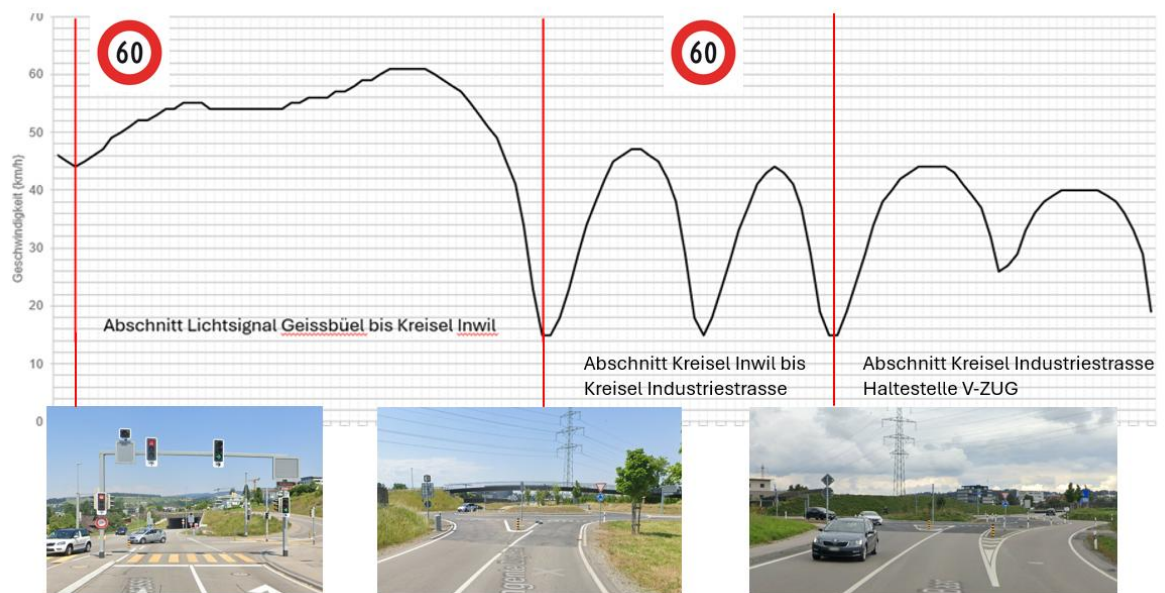


Abbildung 2: Fahrzeitprofil Buslinie 601 zwischen Lichtsignal Geissbühl und Kreisel Industriestrasse. Medianwert zwischen 06.30 bis 08.30 Uhr vom 28. April bis 6. Juli 2025, Richtung Tal.

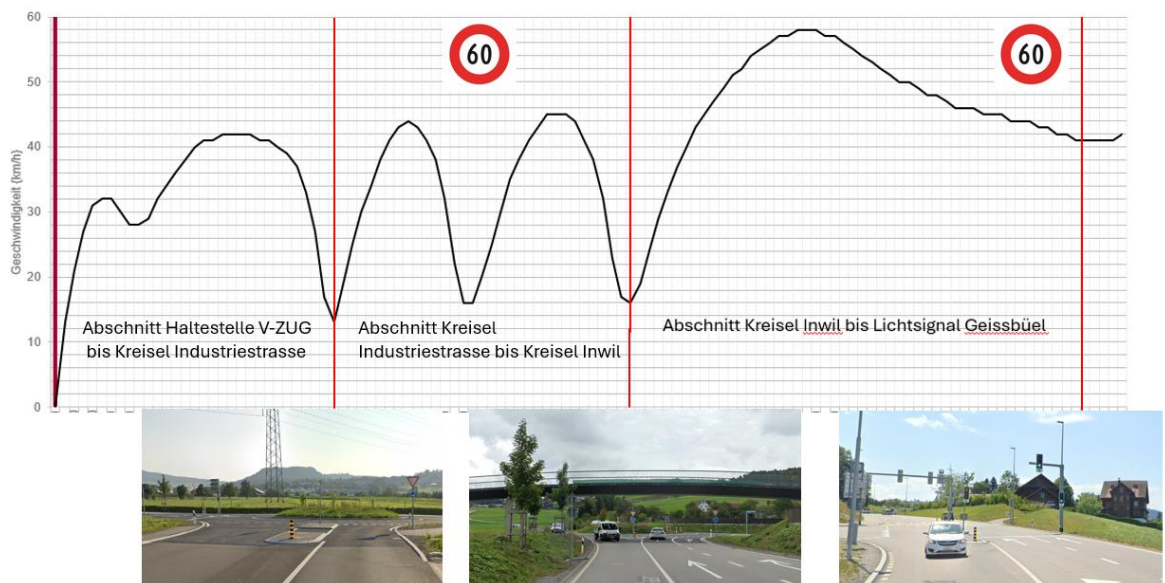


Abbildung 3: Fahrzeitprofil Buslinie 601 zwischen Kreisel Industriestrasse und Lichtsignal Geissbühl. Medianwert zwischen 16.00 bis 18.30 Uhr vom 28. April bis 6. Juli 2025, Richtung Berg.

4. Zukünftiges öV-System im Kanton Zug

Aktuell läuft die Studie zur Evaluation des zukünftigen öV-Systems im Kanton Zug. Dies im Horizont 2040 für die Eröffnung des Zimmerbergbasistunnels 2 und im Horizont nach 2050. Eine breit zusammengestellte Arbeitsgruppe diskutierte – ausgehend vom heutigen öV-System (Stadtbahn und Bus) – weitere denkbare Systeme. Die Frage lautet: Ist das heutige System ausbaufähig (in der Abbildung 4 mit Bus+ bezeichnet) oder braucht der Kanton Zug neue Verkehrssysteme wie Tram, Metro, Seilbahn oder ein nach Ägeri ausgeweitetes Stadtbahnnetz?

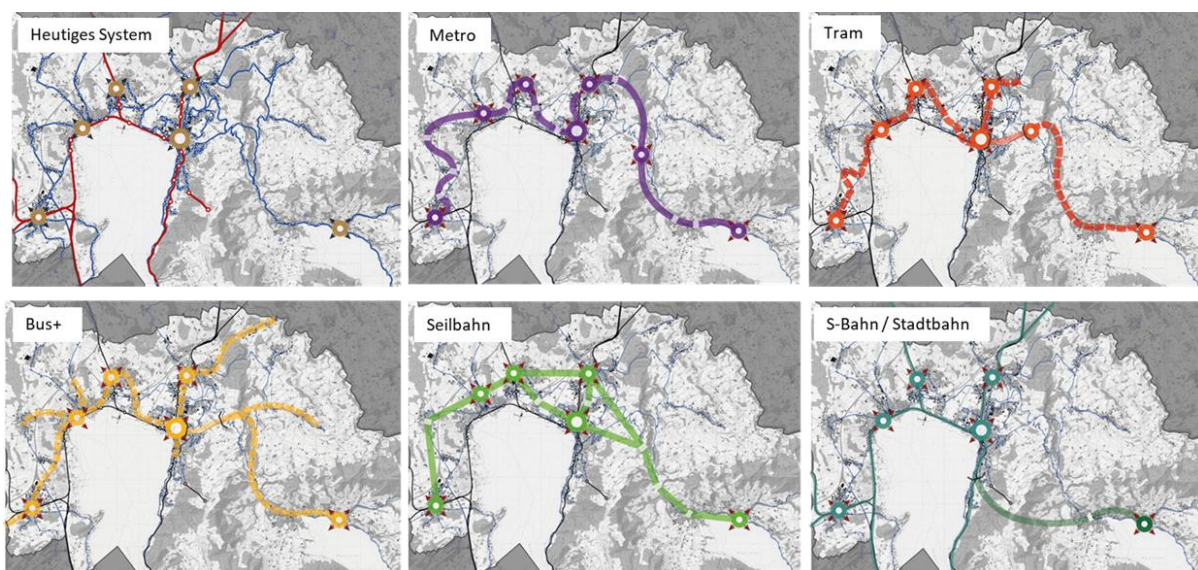


Abbildung 4: öV-Systeme

Im Rahmen der drei stattgefundenen Workshops wurde definiert, dass für das Jahr 2040 das System Bus+ das sinnvollste ist. Bei der Überprüfung der Variante Bus+ ging es um die Frage, wo die Korridore für ein qualitativ hochwertiges Bus+-System verlaufen sollen. Welche Ausbauten zu welchen Kosten sind notwendig?

Für den Horizont 2050 und später wurde im Rahmen der Workshops definiert, dass die Systeme Tram und Metro überprüft werden sollen, sobald sich abzeichnet, dass die Kapazitäten im Bussystem nicht mehr ausreichend sind. Gleichzeitig erarbeitet die Baudirektion für die Räume Baar/Zug und Ägerital sogenannte Fokusstudien. Diese Fokusstudien und die öV-Studie werden aufeinander abgestimmt.

Das Resultat der öV-Studie fliesst in eine Anpassung des kantonalen Richtplans ein. Somit ist es schlussendlich der Kantonsrat, welcher im Richtplan die Leitplanken für das zukünftige öV-System setzt. Dazu gehören Festlegung zur Raumsicherung und Freihaltung von Trassen für den öffentlichen Verkehr.

5. Haltung des Regierungsrats

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr definiert klar, dass der Regierungsrat abschliessend die Linien im öffentlichen Verkehr festlegt.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die Busse auf der Tangente im Abschnitt Kreisel Industriestrasse–Tunnel Geissbühl nicht für eine negative Beeinträchtigung des Verkehrsflusses verantwortlich sind.

Die direkte Erschliessung des Entwicklungsgebiets Zug Nord aus dem Ägerital durch die Buslinie 601 verbindet wichtige Wohn- und Arbeitsgebiete und steigert so die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug und verhindert weiteren MIV-Verkehr auf den bereits gut ausgelasteten Strassen.

Der Regierungsrat sieht aktuell keinen Handlungsbedarf für eine Anpassung des Angebotskonzepts ins Ägerital und hält an einer Linienführung über die Tangente fest.

Mit dem neuen öV-Konzept im Horizont nach Eröffnung des Zimmerbergbasistunnels 2 ist sicherlich auch das Ägerikonzept erneut auf den Prüfstand zu stellen und allenfalls zu überdenken bzw. zu optimieren.

6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat von Esther Monney, Karl Nussbaumer, Emil Schweizer, Thomas Werner und Raphael Wiser betreffend keine Linienbusse auf der Tangente (Vorlage Nr. 3938.1 - 18220) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 16. Juni 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart