

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Interpellation der Fraktion Die Mitte vom 27. Dezember 2024 betreffend "Einfacher Zugang zum ÖV - Pilotprojekt für Zug"

Antwort des Stadtrats Nr. 3008 vom 28. April 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. Dezember 2024 hat Mariann Hegglin, für die Fraktion Die Mitte, die Interpellation betreffend «Einfacher Zugang zum ÖV – Pilotprojekt für Zug» eingereicht. Sie stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

I Ausgangslage

Die vorliegende Antwort des Stadtrats nimmt Bezug auf die Beantwortung des Postulats (Motion) der Fraktion ALG-CSP vom 15. Juni 2023 betreffend «Einen Teil des Jahresüberschusses 2022 der Bevölkerung zurückgeben mittels eines einjährigen Spezial-Angebots zur Gratis-ÖV-Benutzung im ganzen Kanton für alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zug» und der Motion der Fraktion ALG-CSP betreffend «1/10/100 Busspassvergünstigung für Alle».

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass unter anderem nach der Ablehnung des Stadttunnels soweit möglich und realistisch alternative Lösungen für eine nachhaltige Verkehrspolitik gefordert sind. Dabei spielen der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr eine zentrale Rolle.

So ist in der räumlichen Gesamtstrategie definiert, dass Zug eine Stadt mit flächeneffizienter Mobilität sein soll. Es soll eine bedarfsgerechte Anpassung des Angebots im Bussystem insbesondere mit dem Ausbauschritt 2035 und dem Bau des Zimmerbergtunnels stattfinden. Gemäss dem aktuellen behördenverbindlichen kommunalen Richtplan hat die Behörde dafür zu sorgen, dass das Liniennetz des Busbetriebs (Feinverteiler) optimiert und auf die Stadt- und Mobilitätsentwicklung abgestimmt wird.

Grundsätzlich gilt es zu unterscheiden zwischen Tarifgestaltung im Sinne der strukturellen Rahmenbedingungen und «Subjekthilfe» im Sinne von individuellen Finanzierungsmöglichkeiten. Ein Eingriff ins Tarifsysteem liegt vor, wenn Preise, Zonen, Rabatte oder Fahrausweise im Tarifverbund allgemein angepasst oder neu geschaffen werden – also Regeln, die für alle Nutzenden gelten und vom Kanton bzw. den Verbundpartnern gesteuert werden.

«Subjekthilfe» hingegen setzt beim einzelnen Haushalt bzw. bei der einzelnen Person an: Die Stadt gewährt eine finanzielle Unterstützung (z. B. Gutscheine oder Kostenbeteiligung), während das Tarifsysteem und die Preise unverändert bleiben und der Erwerb des Fahrausweises weiterhin zu den ordentlichen Konditionen über die bestehenden Vertriebskanäle erfolgt.

In Anbetracht dieser Planungsgrundlagen und Strategien erachtet es der Stadtrat als zielführender, wenn zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs die bestehenden Möglichkeiten gemäss dem [Gesetz über den öffentlichen Verkehr](#) (GöV; BGS 751.31) ausgeschöpft werden. Dazu können

auch Angebotsbeschlüsse des Grossen Gemeinderats, gestützt auf das städtische [Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs](#) (SRS 7.6- 2) gehören, womit sich die Stadt, zusätzlich zum Grundangebot und über das Angebot des Kantons hinaus, Leistungen des öffentlichen Verkehrs leisten könnte. Das würde den öffentlichen Verkehr in der Stadt Zug langfristig noch attraktiver machen, auch wenn das im Einzelfall möglicherweise nicht wirtschaftlich ist.

Zur geforderten vereinfachten Tarifstruktur – ohne die Komplexität von Halbtax- und Vollpreismodellen – lässt sich folgendes sagen. Das Halbtax-Abo ist in der gesamten Schweiz gültig und ermöglicht den Kauf von vergünstigten Tickets für den öffentlichen Verkehr gemäss bestehender Tarifstruktur. Die aktuellen Systeme mit Halbtax- und Generalabonnements sind schweizweit bestens etabliert, verständlich und einfach zu nutzen und sind nicht regional beeinflussbar. Diverse digitale Bezugsmöglichkeiten vereinfachen den Kauf von Fahrkarten. Heute werden bereits mehr als 70 % der Einzelbillette digital bezogen. Das Automatische Ticketing (ATI) hat sich hier etabliert. Mit den Applikationen «EasyRide» oder «FAIRTIQ» kann der Ticketkauf vor Reisebeginn durch einfaches «Wischen» bzw. «Swipen» auf der App aktiviert und bestätigt werden. Am Ende der Reise werden die entstandenen Kosten automatisch zum günstigsten Tarif abgerechnet und dem hinterlegten Zahlungsmittel belastet. Dank solcher Instrumente erübrigen sich komplizierte Tarifberechnungen für Reisende.

II Zuständigkeit

Das GöV regelt unter anderem die Zuständigkeiten, die Aufgaben und die Finanzierung im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug. Demnach sorgt der Kanton für ein einheitliches, zeitgemässes und kundenfreundliches Tarifsysteem und Fahrausweissortiment. Das Amt für Raum und Verkehr des Kantons Zug (ARV) ist die zuständige Behörde gemäss eidgenössischer Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr und bearbeitet alle Aufgaben des öffentlichen Verkehrs, soweit keine andere Behörde dafür zuständig ist. Der 1992 gegründete Tarifverbund Zug (TVZG) gibt Tarife und ein Fahrausweissortiment heraus, welche für alle beteiligten Transportunternehmen gültig sind und deren Fahrpläne aufeinander abgestimmt sind. Als Gesellschafter im TVZG treten die folgenden Transportunternehmen auf:

- Zugerland Verkehrsbetriebe AG, ZVB
- Schweizerische Bundesbahnen AG, SBB
- Zugerbergbahn AG, ZBB
- PostAuto AG, PAG
- Auto AG Schwyz, AAGS
- Schweizerische Südostbahn AG, SOB
- Zürcher Verkehrsverbund, ZVV

Als beratende Mitglieder fungieren:

- Amt für Raum und Verkehr Kanton Zug, ARV
- Bundesamt für Verkehr, BAV

Die Zuger Gemeinden sind im TVZG nicht vertreten und haben im Rahmen des GöV keinen direkten Einfluss auf die Tarife und das Tarifsysteem. Dementsprechend auch nicht darauf, ob der öffentliche Verkehr gratis sein soll oder nicht. Selbstverständlich können sich die Gemeinden zu den Tarifen des Tarifverbunds und zum öffentlichen Verkehr im Allgemeinen bei den zuständigen Stellen äussern. Kantonsseitig findet bei den Gemeinden dazu jährlich eine Information über die geplanten Änderungen sowie eine Anhörung statt.

In den Verwaltungsräten der Zugerland Verkehrsbetriebe AG, der Zugerberg Bahn AG und der Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee AG haben Zuger Stadträtinnen und Stadträte Einsitz und können so im Rahmen dieser Funktion Einfluss für die Stadt nehmen.

Die in der Interpellation aufgelisteten Fragen wurden dem TVZG unterbreitet und zitierfähige Antworten verlangt. Die Ausführungen des TVZG, welche mit den Einschätzungen des Stadtrats ergänzt wurden, legen wir wie folgt dar:

Frage 1

Symbolischer Einheitstarif: Ist der Stadtrat bereit, die Einführung eines Tarifs zu prüfen, bei dem ein festgelegter, symbolischer Fahrpreis pro Fahrt innerhalb des Stadtgebiets gilt?

Antwort Tarifverbund Zug:

«Vorab ist wichtig zu verstehen, dass es in der Schweiz ein gültiges Tarifsystem gibt, welches sich sowohl aus dem direkten Verkehr als auch aus den Tarifverbundgebieten bildet. Die Hoheit über das eigentliche Tarifniveau hat im Tarifverbund Zug der Regierungsrat des Kantons Zug. Der Tarifverbund besteht aus verschiedenen Zonen, wobei die Zone «610» faktisch die Stadtzone bildet. Das Tarifsystem in unserem Verbund ist auf Zonen abgestützt. Nur die eine Stadtzone günstiger anzubieten, ist faktisch nicht möglich.»

Einschätzung Stadtrat:

Der Stadtrat ist für das Tarifsystem und die Festlegung der Tarife nicht zuständig. Er übernimmt deshalb in diesem Bereich keine Führungsrolle. Er bringt sich aber im Sinne der Ausgangslage aktiv in Gespräche zur künftigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ein. Die Federführung liegt beim Kanton respektive beim Tarifverbund.

Frage 2

Gratis ÖV für bestimmte Gruppen: Wie bewertet der Stadtrat die Idee eines Gratis-ÖV-Angebots für bestimmte Gruppen, insbesondere für Schülerinnen und Schüler und AHV-Bezugsberechtigte Personen?

Antwort Tarifverbund Zug:

«Bereits heute erhalten Schulkinder in der Stadt Zug vergünstigte ÖV-Abos. Seit 2024 wird dies mit einem rein digitalen Prozess unterstützt und somit administrativ sowohl für die Schulen als auch für die Erziehungsberechtigten stark vereinfacht. Der Stadt Zug steht es frei, sowohl den Unterstützungsbeitrag als auch die Berechtigten selbst zu bestimmen. Einen kostenfreien «Gratis-ÖV» empfehlen wir nicht bzw. beurteilen wir als kritisch. Einerseits müsste dieser, wenn schon, für das gesamte Verbundgebiet gelten. Die entstehenden Ausfälle müssten jedoch kompensiert werden. Hierbei würden nicht nur die Kosten für die Abos, sondern auch die Ausfälle aus dem Verkauf von allen weiteren Tickets anfallen (z. B. Einzeltickets am Mobile). Hier zu unterscheiden, ob die potenziellen Käuferinnen und Käufer Wohnsitz in der Stadt Zug haben oder ob es Personen auf der Durchreise im Stadtgebiet sind, die ein Ticket kaufen, ist unmöglich. Ergo wäre der Betrag, den die Stadt Zug den Bestellern des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug zu überweisen hätte, unmöglich zu prognostizieren, geschweige denn fair und korrekt zu ermitteln. Ausserdem ist zu beachten, dass ein solches Angebot über eine längere Zeit finanziert werden müsste. Nach Abschluss einer solchen Phase käme es wohl zu starken Verwerfungen der Abonnenten. Was bleiben würde, wären erhebliche Investitionen in die Infrastruktur, denn ein massiver Anstieg der Nachfrage würde sich direkt in die Gefässgrössen, Takt oder Anzahl Fahrzeuge/Fahrdienstmitarbeitenden auswirken.

Was zu beweisen wäre, ist, ob die Nachfrage tatsächlich so stark steigen würde oder ob es einfach zu Ertragsausfällen käme (nicht deutlich mehr Personen im System, sondern weniger Einnahmen durch jene Kunden, die das System heute schon nutzen). Als Pendlerregion, in welcher der Bus oft Zubringer auf die Eisenbahn ist, würde ein kostenfreier ÖV auf einer Tarifzone zudem wenig Sinn machen. Auch ist zu beachten, dass viele Buslinien Durchmesserlinien sind und durch mehrere Tarifzonen fahren.»

Einschätzung Stadtrat:

Wie in der Ausgangslage beschrieben, gilt es zu unterscheiden zwischen Tarifgestaltung im Sinne der strukturellen Rahmenbedingungen und «Subjekthilfe» im Sinne von individuellen Finanzierungsmöglichkeiten. Und wie in der Antwort auf die Frage 1 erwähnt, übernimmt der Stadtrat bei der Festlegung von Tarifen und dem Tarifsysteem keine Führungsrolle.

Der Stadtrat würdigt in seiner Antwort auf den Vorstoss der ALG-CSP betreffend Gratis-ÖV das Anliegen des Postulats und anerkennt dessen sozialpolitische Motivation. Er kommt nach sorgfältiger Prüfung jedoch zum Schluss, dass ein einjähriger, flächendeckender Gratis-ÖV für die Stadt Zug mit erheblichen Risiken verbunden wäre und die angestrebten Wirkungen voraussichtlich nicht nachhaltig erreicht werden könnten.

Anstelle eines «Einheitstarifs» oder Tarifrückführungen auf dem Stadtgebiet – in welcher Form auch immer – könnte die Stadt Zug den Einwohnerinnen und Einwohner z. B. über Gutscheine finanzielle Erleichterungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs gewähren. Der Stadtrat sieht in solchen Formen der «Subjekthilfe» grundsätzlich den naheliegendsten städtischen Handlungsspielraum, wenn eine Entlastung für die Bevölkerung beabsichtigt ist, ohne in die Tarifhoheit und Systemlogik des Kantons einzugreifen. Damit kann die Stadt im Rahmen ihrer Finanzkompetenzen ergänzende Zugangsmodelle unterstützen, obwohl sie als Gemeinde keine Tarifhoheit besitzt.

Frage 3

Nutzen: Wie könnte ein solches Pilotprojekt zur Erreichung der städtischen Klimaziele beitragen und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr reduzieren? Welche weiteren positiven Aspekte wären bei einem solchen Projekt zu erwarten?

Antwort Tarifverbund Zug:

«Der grösste Nutzen wäre gegeben, wenn sich der Modal-Split deutlich veränderte. Dies wäre dann möglich, wenn:

- der ÖV an zentralen Stellen Vorfahrt hat und so stets pünktlich die Reiseketten erreicht,
- die Anschlussqualität für Pendler perfektioniert ist und
- Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten möglich wären, damit die Aufenthaltsqualität in den Bussen auch in dieser Zeit so hoch als möglich wird.

Der TVZG unterstützt die Förderung des ÖV im Hinblick auf die Reduktion der CO₂-Emissionen. Er befürwortet jedoch keine generelle Tarifierleichterung, da das Tarifniveau bereits tief ist, sondern bevorzugt Massnahmen zur Unterstützung von konkreten Kundengruppen (z. B. Kinder), um die Ziele des Richtplans zu erfüllen.»

Einschätzung Stadtrat:

Gegenüber den Kosten, die für eine vergleichbare Fahrt mit dem Auto unter Berücksichtigung einer Vollkostenrechnung entstehen, sind die Tarife im öffentlichen Verkehr bereits heute tief. Dies gilt zumindest für den Nahbereich und insbesondere dann, wenn Halbtaxabonnemente und Jahrespässe (zum Beispiel der ZugerPassPlus, alle Zonen) gelöst werden. Rechnet man die Parkgebühren und die monetarisierte Zeit für den Fussweg vom Parkplatz zum Endziel hinzu, ist der öffentliche Verkehr nicht

zu unterbieten. Dies gilt insbesondere dann, wenn nur eine Person im Auto sitzt, was im Pendlerverkehr dem Normalfall entspricht. Bei Fahrgemeinschaften mit vier Passagieren pro Fahrzeug hält das Auto dem Kostenvergleich stand. Ein generelles Gratis-ÖV-Angebot lehnt der Stadtrat, wie der TVZG (siehe Antwort zur Frage 2), grundsätzlich ab. Aufgrund der hohen Verfügbarkeit von Autos und Velos in der Stadt Zug ist allerdings trotzdem nicht mit einem markanten Verhaltenswechsel bei der Nutzung der Verkehrssysteme zu rechnen.

Zusätzliche Leistungen (Taktverdichtungen oder zusätzliche Buslinien bzw. Ortsbusse), welche die Stadt Zug bei Bedarf und wo ökonomisch und ökologisch sinnvoll über das Grundangebot des Kantons hinaus prüft und dem GGR im Rahmen des Reglements über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs (SRS 7.6-2) zum Beschluss vorlegt, sind mögliche Alternativen zu einem Gratis-ÖV-Angebot. Indem ein effektiver Umsteigeeffekt erzielt wird, können nicht nur Klimaziele erreicht werden, sondern auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann reduziert werden. Mit einem hervorragenden Busangebot, welches durch Takt, Pünktlichkeit, Geschwindigkeit und Sauberkeit überzeugt, wird die Bevölkerung motiviert, den Umstieg vom individuellen Fahrzeug hin zum ÖV zu vollziehen. Wird Kundinnen und Kunden ermöglicht, ein hochwertiges «Produkt» zu beziehen, welches sie schnell, direkt, ohne längere Wartezeiten, ohne Parkplatzprobleme und komfortabel an ihr Reiseziel bringt, rückt der Preis in den Hintergrund. Gleichzeitig wirkt sich eine nachhaltige Lösung langfristig positiv auf die Erreichung der städtischen Klimaziele aus.

Frage 4

Einbindung innovativer Konzepte: Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, innovative Konzepte und Technologien in die Umsetzung eines solchen Projekts einzubinden?

Antwort Tarifverbund Zug:

«Es gibt bereits fixfertige Bedarfsverkehrskonzepte für weitere Gemeinden im Kanton Zug. Ein solches könnte zum Beispiel Gebiete mit einer reduzierten ÖV-Erschliessung (z. B. Gebiet Loreto) an den ÖV anschliessen. Ausserdem verweisen wir auf das Projekt «Automatisiertes Ridepooling» des Kantons Zug bzw. von Zug Alliance ([Projekte der ZUG ALLIANCE](#)), welches einen Einfluss haben könnte, sofern es umgesetzt wird.»

Einschätzung Stadtrat:

Der Stadtrat begrüsst innovative Konzepte zur Förderung von optimalen Mobilitätsangeboten und unterstützt diese. Für das Projekt «Automatisiertes Ridepooling» des Kantons Zug hat die Abteilung Sicherheit und Verkehr Grundlagendaten im Bereich der Signalisation zur Verfügung gestellt. Dieses und nächstes Jahr beteiligt sich die Stadt Zug aktiv an der Cyclomania Challenge 2026 – 2027 von Pro Velo Schweiz.

Zur Beschaffung bzw. für den Verkauf von Fahrausweisen stehen mit den Applikationen «FAIRTIQ», und «EasyRide» (SBB) leistungsfähige, digitale Anwendungen zur Verfügung. Im Bereich der Unterstützung von bestimmten Bevölkerungsgruppen oder bei der Vergabe von vergünstigten Fahrausweisen an Mitarbeitende, aufgrund entsprechender Strategien von Arbeitgebenden, wird mit der App «Faboo» bereits heute ein geeignetes Werkzeug erfolgreich genutzt.

Frage 5

Wirkungskreis: Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, dieses Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit dem Kanton oder den umliegenden Gemeinden durchzuführen, um Synergien zu schaffen?

Antwort Tarifverbund Zug:

«Ohne Einbindung des Kantons Zug können die geplanten Massnahmen nicht umgesetzt werden. Auf Kantonsebene hat der Kantonsrat in den letzten Monaten verschiedene kantonale Vorlagen beraten und abgelehnt oder für nichterheblich erklärt. Unsere Empfehlung ist, darauf Rücksicht zu nehmen.»

Einschätzung Stadtrat:

Der Stadtrat bekennt sich weiterhin zur Förderung des öffentlichen Verkehrs durch ein attraktives, leistungsfähiges und bedarfsgerechtes Angebot. Ebenfalls soll der öffentliche Verkehr auch für finanzschwächere Bevölkerungsgruppen zugänglich bleiben. Bei allfälligen Gesprächen zwischen dem Kanton und dem Tarifverbund zur künftigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und zu allfälligen Anpassungen des GöV, wird sich der Stadtrat aktiv und konstruktiv in diesen Prozess einbringen. Zudem schliesst er künftig punktuelle, spezifische Massnahmen nicht aus, auch wenn kein Pilotprojekt lanciert werden kann.

Wie in der Antwort auf die Frage 3 erwähnt, prüft der Stadtrat im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Grundlagen des GöV und in Zusammenarbeit mit der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) und dem Amt für Raum und Verkehr des Kantons Zug (ARV) fortlaufend zweckmässige, verhältnismässige und finanzierbare Massnahmen, die über das vom Kanton bestellte Grundangebot hinausgehen und den öffentlichen Verkehr noch attraktiver machen. Als Beispiel sei hier die Prüfung einer verbesserten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr im Quartier Löberen-Loreto erwähnt, die derzeit durchgeführt wird.

Entsprechende Zusatzangebote werden dem Grossen Gemeinderat (GGR) im Rahmen eines Angebotsbeschlusses zur Entscheidung unterbreitet. Es kann gleichzeitig festgestellt werden, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Zug bereits hervorragend ist und von kantonaler Seite fortlaufend ausgebaut und verbessert wird.

Wie erwähnt hält der Stadtrat auch eine finanzielle Unterstützung im Sinne von «Subjekthilfe» zur Unterstützung bestimmter Bevölkerungsgruppen für prüfenswert.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 28. April 2026

André Wicki
Stadtpräsident

Beat Werder
Stadtschreiber

Beilage
– Vorstoss vom 27. Dezember 2024

Die Vorlage wurde vom Departement SUS verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadträtin Barbara Gysel, Departementsvorsteherin, Tel. 058 728 98 01.