

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Postulat (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"

Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 3007 vom 28. April 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. Juni 2023 hat Martin Iten im Namen der Fraktion ALG-CSP die Motion betreffend «Einen Teil des Jahresüberschusses 2022 der Bevölkerung zurückgeben mittels eines einjährigen Spezial-Angebotes zur Gratis-ÖV Benutzung im ganzen Kanton für alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zug» eingereicht. Er verlangt, dass der Stadtrat in Zusammenarbeit mit den Zugerland Verkehrsbetrieben (ZVB) und dem Tarifverbund Zug ein Angebot ausarbeitet und umsetzt, welches allen Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Zug ermöglicht, den ZugerPassPlus (Alle Zonen) für ein Jahr gratis zu beziehen. Das Angebot soll in einer Kampagne frühzeitig beworben werden. Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt und auf die Pendlerströme etc. sollen im Rahmen einer wissenschaftlichen Studie erfasst und ausgewertet werden.

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Motionstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 4. Juli 2023 hat der Grosse Gemeinderat den als Motion eingereichten Vorstoss in ein Postulat umgewandelt und dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht und Antrag:

I Ausgangslage

Der vorliegende Bericht des Stadtrats nimmt Bezug auf die Interpellation der Fraktion Die Mitte vom 27. Dezember 2024 betreffend «Einfacher Zugang zum ÖV - Pilotprojekt für Zug» und die Motion der Fraktion ALG-CSP vom 18. November 2025 betreffend «1/10/100 Buspassvergünstigung für Alle».

Der Stadtrat nimmt das Anliegen der Postulantinnen und Postulanten ernst. Er anerkennt, dass ein ausserordentlicher Jahresüberschuss bei Teilen der Bevölkerung Erwartungen nach einer sichtbaren, unmittelbaren Rückgabe wecken kann. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Lebenshaltungskosten, verkehrlicher Belastungen im Stadtzentrum und klimapolitischer Zielsetzungen ist die Frage legitim, ob und in welcher Form eine Entlastungsmassnahme im Bereich der Mobilität sinnvoll sein kann.

Die Postulantinnen und Postulanten nehmen insofern ein nachvollziehbares Anliegen auf. Der Stadtrat stellt darüber hinaus fest, dass Vergünstigungen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs auch in anderen Städten und Kantonen der Schweiz zur Diskussion stehen und innerhalb des Kantons Zug

verschiedentlich geprüft wurden. Ebenfalls ist etwa das Beispiel Luxemburgs bekannt, das seit 2020 den öffentlichen Verkehr kostenlos anbietet.¹

Frühere und jüngste Vorstösse im Kantonsrat:

- Die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs wurde 2009 im Kantonsrat diskutiert. Der Regierungsrat beantwortete damals die Interpellation der CVP-Fraktion (heute: Fraktion Die Mitte) betreffend die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs abschlägig (Vorlage Nr. 1799 – 13146). Die Hauptgründe für die negative Beantwortung waren im Wesentlichen die angezweifelten Umsteigeeffekte, die Erkenntnisse aus einer Bevölkerungsumfrage von 2008 und die Mehrkosten, resp. die Fokussierung auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.²

Besondere Aufmerksamkeit verdienen im Zusammenhang des Anliegens der Postulierenden insbesondere zwei Vorstösse, die auf kantonaler Ebene kürzlich parlamentarisch beraten wurden:

- Postulat der Fraktion Alternative - die Grünen betreffend Gleichstellung von Preisen für den Zugerpass Plus für AHV-Bezüger und Bezügerinnen und von Preisen für Jugendliche unter 25 Jahren (Vorlage Nr. 3744.1 - 17730)³: Der Kantonsrat beschloss am 2. Oktober 2025 die Nicht-Erheblicherklärung.
- Motion von Drin Alaj betreffend Verbilligung ÖV-Tarife im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3752.1 – 17751)⁴: Am 27. November 2025 hat der Kantonsrat diese Motion betreffend günstigeren Tarifen im öffentlichen Verkehr als nicht erheblich erklärt.

II Problemstellung

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass das Postulat keine dauerhafte Systemumstellung verlangt, sondern eine einmalige, zeitlich befristete Massnahme ins Auge fasst. Gleichwohl ist zu prüfen, ob auch eine solche befristete Intervention mit den bestehenden rechtlichen, finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist und ob sie die angestrebten Wirkungen tatsächlich entfalten kann.

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.

III Interessensabwägung

Das Postulat verfolgt naheliegende öffentliche Interessen. Ein Gratis-ÖV erleichtert den Zugang und stärkt die soziale Teilhabe. Haushalte mit knappem Budget würden damit direkt entlastet. Gleichzeitig zeigt die Erfahrung anderer Städte, dass Gratisangebote kaum zu einer relevanten Verlagerung vom Auto zum öffentlichen Verkehr führen. Vielmehr steigen oft Personen um, die zuvor zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs waren. Ausserdem belastet ein Gratisjahr die Kapazitäten des bestehenden Systems erheblich. Ohne gleichzeitigen Angebotsausbau kann eine erhöhte Nachfrage nicht nur zu

¹ Online <https://luxembourg.public.lu/de/leben/mobilitat/oeffentlicher-personennahverkehr.html>

² Online <https://kr-geschaefte.zug.ch/gast/geschaefte/78>

³ Online <https://kr-geschaefte.zug.ch/gast/geschaefte/2738>

⁴ Online <https://kr-geschaefte.zug.ch/gast/geschaefte/2746>

Kapazitätsengpässen und Qualitätsverlusten führen, sondern auch die Betriebssicherheit beeinträchtigen. Dies kann die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs bei bisherigen Nutzenden mindern und langfristig kontraproduktiv wirken.

IV Rechtlicher und planerischer Rahmen für tarifpolitische Massnahmen im öffentlichen Verkehr des Kantons Zug

Grundsätzlich sei auf die gesetzlichen Grundlagen in der Beantwortung der Motion von Drin Alaj betreffend Verbilligung ÖV-Tarife im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3752 – 18305) in Kap. 1 und 2 verwiesen.⁵

Normativer Ausgangspunkt: Zusammenspiel von Gesetz und Richtplan

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zug wird primär durch das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV; BGS 751.31) geregelt. Ergänzend setzt insbesondere das Mobilitätskonzept im kantonalen Richtplan, das vom Kantonsrat verabschiedet wurde, behördenverbindliche strategische Leitlinien für die räumliche Entwicklung und die Mobilität.⁶ Während das GöV die rechtlich verbindlichen Zuständigkeiten, Instrumente und Finanzierungsmechanismen festlegt, konkretisiert der Richtplan im Sinne eines strategischen Steuerungsinstruments die verkehrs- und finanzpolitischen Zielsetzungen, an denen sich die Umsetzung des Gesetzes zu orientieren hat. Er ist für die Behörden verbindlich.

Tarifpolitische Vorstösse wie Postulate zu einem Gratis-ÖV oder zu generellen Tarifvergünstigungen sind daher sowohl am GöV als auch an diesen behördenverbindlichen Vorgaben des Richtplans zu messen.

Angebots- und Tarifverantwortung nach GöV im Lichte des Richtplans

Gemäss § 1 Abs. 1 GöV sorgen Kanton und Gemeinden gemeinsam und nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Die strategische Angebots- und Tarifoheit liegt jedoch beim Kanton. Dieser hat namentlich für ein einheitliches, zeitgemässes und kundenfreundliches Tarifsysteem sowie ein abgestimmtes Fahrausweissortiment zu sorgen (§ 1 Abs. 4 GöV).

Der kantonale Richtplan konkretisiert diese gesetzliche Vorgabe im Kapitel M Mobilität, indem er den öffentlichen Verkehr als zentrales Instrument einer nachhaltigen, flächeneffizienten und leistungsfähigen Mobilität definiert. Gleichzeitig hält der Richtplan fest, dass Mobilität nicht nur zu fördern, sondern auch wirtschaftlich tragfähig auszugestalten ist. Damit wird deutlich, dass tarifpolitische Entscheide nicht isoliert, sondern im Kontext einer gesamthaften Mobilitätsstrategie zu erfolgen haben.

Vorgaben des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan (BGS 711.31 – Kantonaler Richtplantext)⁷ verankert im Kapitel M Mobilität sowie im übergeordneten Kapitel G Grundzüge der räumlichen Entwicklung das Prinzip der verursachergerechten Finanzierung. Mobilität soll demnach grundsätzlich von jenen finanziert werden, die sie in Anspruch nehmen oder verursachen. Explizit ist indes im Kapitel G 7.3 die Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen verankert. Preise und Tarife werden im Richtplan ausdrücklich auch als Lenkungs- und Steuerungsinstrumente verstanden.

⁵ Online <https://kr-geschaefte.zug.ch/gast/geschaefte/2746>

⁶ Online <https://kr-geschaefte.zug.ch/gast/geschaefte/2481>

⁷ Online https://bgs.zg.ch/app/de/texts_of_law/711.31

V Generelle Handlungsspielräume für die Stadt Zug

Auch wenn ein genereller Gratis-ÖV im bestehenden rechtlichen und finanziellen Rahmen nicht ohne weiteres umgesetzt werden kann, bestehen unterschiedliche Handlungsoptionen, um den öffentlichen Verkehr gezielt zu stärken, den Zugang zu erleichtern und seine Attraktivität zu erhöhen. Diese Optionen stehen im Einklang mit dem GöV sowie mit den behördenverbindlichen Leitlinien des kantonalen Richtplans und erlauben differenzierte, verursachergerechte Lösungen.

1. Städtische Mitfinanzierung

Anstelle eines «Einheitstarifs» oder Tarifierleichterungen auf Stadtgebiet – in welcher Form auch immer – könnte die Stadt Zug den Einwohnerinnen und Einwohnern z. B. über Gutscheine den Zugang finanzieren. 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.

2. Zielgerichtete Tarifvergünstigungen statt flächendeckender Gratis-ÖV

Das GöV sieht grundsätzlich ausdrücklich die Möglichkeit vor, Tarifvergünstigungen für einzelne Bevölkerungsgruppen zu gewähren (§ 4 Abs. 1 lit. c GöV). Die Zuständigkeit liegt dabei beim Kantonsrat. Darauf aufbauend könnten folgende Modelle weiterentwickelt oder neu geprüft werden:

- «Sozialtarife» für Personen mit geringem Einkommen, analog zu vergleichbaren Kultur- oder Sportvergünstigungen
- Altersbezogene Vergünstigungen (z. B. für Jugendliche, Lernende, Studierende oder ältere Personen)
- Mobilitätsgutschriften resp. Übernahme von ÖV-Kosten in Ergänzung zu bestehenden Sozialleistungen (z. B. bei Sozialhilfebeziehenden) wobei diese in der Schweiz im pauschalen Grundbedarf der Sozialhilfe enthalten sind und situativ ergänzt werden können.

Solche tariflichen Massnahmen könnten den Zugang zum öffentlichen Verkehr stärken, ohne die Grundlogik der verursachergerechten Finanzierung vollständig aufzugeben. Es ist allerdings festzustellen, dass im Kantonsrat entsprechende Vorstösse abschlägig beraten wurden (siehe Kap. I). Dies ist bei der Ausgestaltung allfälliger städtischer Massnahmen zu berücksichtigen.

3. Zeitlich, räumlich oder anlassbezogen begrenzte Gratisangebote

Anstelle eines permanenten Gratis-ÖV können punktuelle, zeitlich begrenzte oder räumlich fokussierte Modelle geprüft werden, etwa:

- Gratis-ÖV an geplanten einzelnen Tagen (z. B. Umwelt-, Mobilitäts- oder Aktionstage), wobei der Erlösausfall der Transportanbieter direkt durch die Stadt Zug übernommen würde
- Gratis-ÖV bei Grossanlässen, in Kombination mit Veranstaltungs- oder Parkierungsregimen
- Gratis-ÖV als mögliche Massnahme in besonderen Situationen (z. B. Hitzemassnahmenplanung)
- Pilotprojekte in definierten Perimetern oder zu Randzeiten.

Solche Modelle haben unter Umständen auch eine hohe symbolische Wirkung, ermöglichen Erfahrungen mit veränderten Nutzungsgewohnheiten und lassen sich als Pilotversuche rechtlich sauber und finanziell kontrolliert umsetzen.

4. Angebotsqualität und Nutzungsfreundlichkeit als Hebel

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist nicht nur eine Preisfrage. Entsprechend können auch qualitative Verbesserungen den öffentlichen Verkehr nachhaltig stärken, zum Beispiel:

- Taktverdichtungen oder Angebotsausweitungen generell oder zu stark nachgefragten Zeiten
- Verbesserte Anschlusssicherheit und Netzintegration
- Nutzerfreundliche Bedienungssysteme, digitale Lösungen und niederschwelliger Billetzugang
- Attraktive Haltestellengestaltung und Aufenthaltsqualität

Solche Massnahmen stärken die Nutzung des öffentlichen Verkehrs langfristig, ohne die Tarifstruktur grundlegend zu verändern oder kurzfristig an die Grenzen der Transportkapazität zu kommen.

VI Machbarkeitsprüfung und Abklärungen

Im Rahmen eines Workshops sowie ergänzender Stellungnahmen der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB), des Amts für Raum und Verkehr (ARV) und des Tarifverbunds Zug (TVZG) wurde das konkrete Anliegen des Postulats – namentlich die Finanzierung und Abgabe von ZugerPässenPlus an die Stadtbevölkerung während einem Jahr – hinsichtlich Umsetzbarkeit, Kostenfolgen, betrieblicher Auswirkungen und Systemverträglichkeit geprüft.

Grundsätzlich ist es aus technischer Sicht möglich, dass die Stadt Zug für ihre Einwohnerinnen und Einwohner ZugerPässePlus (alle Zonen) erwirbt und verteilt. Für die eigentliche «Verteilung» der ZugerPässePlus bieten die ZVB beispielsweise unter dem Label «FABOO» bereits heute eine Lösung für den digitalen Abo Verkauf für Mitarbeitende von Firmen, die Vergünstigungen im ÖV für ihre Mitarbeitenden anbieten, an. Ein solches Modell würde – im Unterschied zu einem dauerhaften Gratis-ÖV – das bestehende Tarifniveau beibehalten und könnte dem Tarifverbund kurzfristig zusätzliche Erlöse bringen, wovon auch Kanton und Gemeinden profitieren würden. Die Abwicklung wäre dank bestehender digitaler Systeme möglich.

Gleichzeitig wurde festgehalten, dass eine auf ein Jahr beschränkte Massnahme voraussichtlich keine nachhaltige Wirkung entfalten würde. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der zusätzlichen Abonnements nach Ablauf der Finanzierungsmassnahme nicht verlängert würde, was mittelfristig wieder zu Einnahmerückgängen im Tarifverbund und damit zu höheren Abgeltungen von Bund, Kanton und Gemeinden führen könnte. Zudem würde der Rückgang von Einzeltickets, weil mehr Personen ein Abo kaufen würden, zu weiteren Ausgleichszahlungen durch die Stadt führen.

Hinsichtlich der betrieblichen Umsetzung bestehen erhebliche Unsicherheiten. Eine kurzfristige Nachfragesteigerung könnte zu Kapazitätsengpässen führen, während zusätzliche Fahrzeuge aufgrund langer Beschaffungsfristen nicht zeitnah verfügbar wären. Die Finanzierung allfälliger Spitzenabdeckungen müsste zudem durch die Hauptbesteller des öffentlichen Verkehrs bewilligt werden.

Insgesamt kamen die beteiligten Stellen zum Schluss, dass ein einjähriger, gemeindeweiser Gratis- oder Abonnementsbetrieb mit erheblichen finanziellen, betrieblichen und systemischen Risiken verbunden ist.

Als nachhaltigere Alternative wurde die gezielte Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen (z. B. Taktverdichtungen oder neue Linien) innerhalb des bestehenden rechtlichen Rahmens erachtet, wobei die Angebotsqualität als zentraler Hebel für eine langfristige Nachfrageverlagerung gilt.

Diese Argumentation deckt sich mit in der Fachdebatte wiederholt geäusserten Vorbehalten gegenüber flächendeckenden Gratis-ÖV-Modellen.⁸

Aus Sicht des Stadtrats wiegen diese betrieblichen und systemischen Risiken schwerer als der potenzielle (kurzfristige) Entlastungseffekt. Ausschlaggebend ist dabei nicht eine grundsätzliche Ablehnung temporärer Entlastungsmassnahmen, sondern die Einschätzung, dass der vorgeschlagene Ansatz das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung und einer stabilen ÖV-Finanzierung nur unzureichend unterstützt.

VII Übergeordnete Mobilitätsförderung

Der Stadtrat hat insbesondere im Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision in den letzten Jahren verschiedene Konzepte und Strategien entwickelt.

Konzept Mobilität und Freiraum:

Das Konzept Mobilität und Freiraum definiert unter Einbezug von drei Mitwirkungsphasen das Zielbild, welches in Zukunft erreicht werden soll: Es wird eine flächenschonende und effiziente Mobilität skizziert, wobei das städtische Mobilitätsnetz eine gleichberechtigte Nutzung durch alle Mobilitätsarten zulassen soll. Die Strassen sind nach dem Prinzip der Koexistenz zu gestalten und das Verkehrstempo im Zentrum ist dem urbanen Leben anzupassen, was zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses, einer Reduktion des Strassenlärms und einem reduzierten Flächenverbrauch der Verkehrsinfrastruktur führt. Um das zu erreichen, wurden Handlungsleitsätze formuliert. Demzufolge sollen flächenschonende Verkehrsmittel – und dazu gehört der ÖV – gefördert werden und der zur Verfügung stehende Raum soll effizient und nach dem Koexistenzprinzip benutzt werden können. In den Grundsätzen wird beschrieben, dass eine bedarfsgerechte Anpassung des Angebots sowie eine effizientere Führung der Buslinien innerhalb des Stadtgebietes im Vordergrund stehen. Diesbezüglich sind die Arbeiten an einer durch den Kanton in Auftrag gegebenen Studie «ÖV-Systeme 2040» weiter zu beobachten.

Räumliche Gesamtstrategie:

Auch in der räumlichen Gesamtstrategie ist definiert, dass Zug eine Stadt mit flächeneffizienter Mobilität sein soll. Es soll eine bedarfsgerechte Anpassung des Angebots im Bussystem insbesondere mit dem Ausbauschnitt 2035 und dem Bau des Zimmerbergtunnels stattfinden. Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan hat die Behörde dafür zu sorgen, dass das Liniennetz des Busbetriebs (Feinverteiler) optimiert und auf die Stadt- und Mobilitätsentwicklung abgestimmt werden muss. Sollte der Kanton im «Lead» in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine Anpassung des GöV hinsichtlich der künftigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs angehen wollen, ist der Stadtrat offen und gerne bereit, bei diesen Gesprächen mitzuwirken.

In Anbetracht dieser Planungsgrundlagen und Strategien erachtet es der Stadtrat als zielführender, wenn zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs die bestehenden Möglichkeiten gemäss GöV 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. Damit wäre der öffentliche Verkehr in der Stadt Zug langfristig noch attraktiver, auch wenn das im Einzelfall möglicherweise nicht wirtschaftlich ist. Dieser Weg ist langfristig nachhaltig und der Effekt erlöscht nicht nach einem Jahr.

⁸ Exemplarisch: «Billiger ÖV macht noch keine Verkehrswende», <https://www.verkehrsclub.ch/themen/so-gelingt-die-verkehrswende>

VIII Fazit

Der Stadtrat teilt das Ziel, den öffentlichen Verkehr zugänglich, attraktiv und sozialverträglich zu gestalten. Die Prüfung zeigt jedoch, dass ein einjähriger Gratis-ÖV keine nachhaltige Wirkung zeigen würde und zudem finanziell sehr belastend und betrieblich riskant wäre. Der Stadtrat empfiehlt daher alternative Massnahmen. Dazu gehört insbesondere der qualitative Ausbau der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs oder ein quantitativer Ausbau der Linien und Kurse in der Stadt Zug.

Im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Grundlagen prüft der Stadtrat dazu in Zusammenarbeit mit der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) und dem Amt für Raum und Verkehr (ARV) fortlaufend zweckmässige, verhältnismässige und finanzierbare Massnahmen, welche über das vom Kanton bestellte Grundangebot hinausgehen. Entsprechende Zusatzangebote werden dem Grossen Gemeinderat (GGR) im Rahmen eines Angebotsbeschlusses zur Entscheidung unterbreitet.

Der Stadtrat versteht dieses Ergebnis nicht als Absage an innovative oder entlastende Mobilitätslösungen. Vielmehr sieht er darin eine Aufforderung, gemeinsam mit dem Grossen Gemeinderat und den kantonalen Akteuren weiter an gezielten, verhältnismässigen und sozial wirksamen Modellen für attraktive öffentliche Verkehrsmittel zu arbeiten.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- das Postulat der ALG-CSP-Fraktion vom 15. Juni 2023 betreffend «Einen Teil des Jahresüberschusses 2022 der Bevölkerung zurückgeben mittels eines einjährigen Spezial-Angebotes zur Gratis-ÖV Benutzung im ganzen Kanton für alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zug» als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 28. April 2026

André Wicki
Stadtpäsident

Beat Werder
Stadtschreiber

Beilage
– Vorstoss vom 15. Juni 2023

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