



**Kleine Anfrage von Andreas Lustenberger  
betreffend elektronische Busspur**

Antwort des Regierungsrats  
vom 9. Juni 2015

Kantonsrat Andreas Lustenberger hat am 11. Mai 2015 dem Regierungsrat eine Kleine Anfrage betreffend elektronische Busspur eingereicht.

Der Regierungsrat beantwortet die Fragen, nach Rücksprache mit der Direktion der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB), wie folgt:

1. *Anlässlich der Regierungsrätlichen Medienmitteilung vom 5. Juni 2012 und den Aussagen seitens der Baudirektion in der Kantonsrätlichen Debatte vom 4. Juli 2013 wurde mehrfach betont, dass die elektronische Busspur geprüft wurde und die ideale Lösung (von Zauberformel war die Rede) ist. Kann der Regierungsrat noch hinter diesen vor drei (Medienmitteilung vom 5. Juni 2012) beziehungsweise zwei Jahren (4. Juli 2013) gemachten Äusserungen stehen?*

Um es vorweg zu sagen: Die Lösung mit der elektronischen Busspur ist nach wie vor zweck- und verhältnismässig. Sie bietet den von Richtung Walchwil und Oberwil stadteinwärts fahrenden Bussen die Möglichkeit, den Stau zwischen den Knoten Mänibach und Fridbach zu überholen. Konzeptionell stellt sie eine ideale Lösung dar und geht haushälterisch mit dem Bauland um, da als Alternative mit derselben Wirkung nur der Bau einer separaten physischen Busspur mit teilweise wohl zwangsweisem Landerwerb zur Verfügung gestanden wäre. Die elektronische Busspur ist seit gut zwei Monaten, d.h. seit 27. März 2015 in Betrieb. Die Einführungsphase ist noch nicht abgeschlossen.

Die Inbetriebnahme der elektronischen Busspur fiel in die Oster- und Frühlingsferienzeit. Erwiesenermassen nimmt der Verkehr in dieser Zeit jeweils massiv ab. Stausituationen werden in ihrer Länge und zeitlichen Ausdehnung stark reduziert oder verschwinden praktisch vollständig. Die elektronische Busspur sprach in diesem Zeitraum kaum an und konnte deshalb ihre Feuerprobe erst nach den Frühlingsferien Ende April 2015 antreten. Dabei hat sich gezeigt, dass noch Feinjustierungen – wie bei solchen Anlagen üblich – erforderlich sind.

Hinzu kam ein weiterer Umstand. Zusätzlich haben sich in Zug aufgrund von städtischen und privaten Baustellen nach den Frühlingsferien Verkehrsbehinderungen ergeben. Der Bau einer Meteorwasserleitung vom Göbli in den See sowie der Start der Überbauung an der Poststrasse führten zu grossräumigen Verkehrsumlagerungen. Diese Umlagerungen hatten zur Folge, dass die morgendlichen Stausituationen auf den Zufahrtsstrecken ins Stadtzentrum, namentlich auf den Einfallsachsen Artherstrasse, Zugerberg- und Hofstrasse sowie Ägeristrasse zunahmen. Dies zeigt die Fragilität des Verkehrssystems während den Morgenspitzenstunden. Baustellen können insbesondere in einer ersten Phase bisweilen zu Verkehrsbehinderungen führen, bis sich alle Verkehrsteilnehmenden darauf eingestellt haben. Die dadurch hervorgerufene Mehrbelastung kann in den üblichen Morgenspitzenstunden zu sofortigen und drastischen Auswirkungen führen. Daraus erhellt, dass unser Strassennetz ohne zusätzliche Verkehrsbehinderungen und -umlagerungen bereits voll ausgelastet ist.

Das Tiefbauamt bemüht sich, auf sämtliche Verkehrsschwankungen mit technischen Massnahmen, namentlich mit dem Justieren von Lichtsignalanlagen oder der elektronischen Busspur zu reagieren und Optimierungen zu erzielen. Dieser Prozess ist unbestrittenemassen sehr anspruchsvoll.

2. *Unterliegen die vor zwei bis drei Jahren gemachten Berechnungen und Planungen betreffend dem Kosten-Nutzen-Verhältnis seitens der Baudirektion Fehleinschätzungen?*

Nein. Im Vergleich zu einer physischen war die elektronische Busspur speziell bei der vorliegenden Topografie an der Artherstrasse entlang dem Zugersee und am Hangfuss des Zugerbergs deutlich kostengünstiger. Der Nutzen einer physischen Busspur zwischen den Knoten Zugerbergstrasse und Mänibach oder einer elektronischen Busspur zwischen Mänibach und Fridbach ist derselbe. Die beiden, gleich langen Varianten unterscheiden sich nur darin, dass der motorisierte Individualverkehr bei einer elektronischen Busspur dem Eingangstor der Stadt vorgelagert gestaut und damit dosiert in die Innenstadt geführt wird. Nicht zu vergessen ist auch der städtebauliche Aspekt. Die physische Busspur hätte einen Ausbau und eine Verbreiterung der Artherstrasse im Gebiet Frauensteinmatt zur Folge gehabt. Auf diesen städtebaulich massiven Eingriff in den historischen Strassenverlauf konnte vorliegend verzichtet werden.

Damit steht fest, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der elektronischen im Vergleich zur physischen Busspur bei Weitem besser ist.

3. *War der Regierungsrat bereits 2012 im Bild (wurde er anlässlich einer Regierungsrats-sitzung informiert), dass die elektronische Busspur nur mit einem allfälligen Stadttunnel erfolgreich sein wird?*

Die elektronische Busspur erbringt ihren Nutzen mit und ohne Stadttunnel. Der Stadttunnel konzentriert sich im Wesentlichen auf die Entlastung der Innenstadt und gewährleistet dem öffentlichen Verkehr innerhalb des ZentrumPlus freie Fahrt. Selbstverständlich bringt der Stadttunnel samt ZentrumPlus infolge verkehrlicher Entlastung der Innenstadt einen zusätzlichen Nutzen. Auf der Einfallsachse von Süden ins Zentrum stellt die elektronische Busspur sowohl heute als auch inskünftig sicher, dass die Reisezeit stabil bleibt und der Fahrplan eingehalten werden kann. Damit steht fest, dass die elektronische Busspur mit und ohne Stadttunnel ein wichtiges Element der Busbevorzugung von Süden her bleibt.

Die elektronische Busspur dient dazu, um den «Stadteingang» möglichst ohne Verlustzeiten zu erreichen.

4. *Wird der Regierungsrat unabhängig vom Entscheid betreffend dem Stadttunnel an den gemachten Investitionen für die elektronische Busspur festhalten? Was plant er, um die Ziele (Fahrzeitreduktion von 5–7 Minuten für den ÖV) trotzdem zu erreichen?*

Die elektronische Busspur bleibt unabhängig vom Entscheid zum Stadttunnel in Betrieb. So oder anders beobachtet das Tiefbauamt die Verkehrsentwicklung selbstverständlich weiter und reagiert – wie anderenorts auch – auf Verkehrsveränderungen mit subtilen Eingriffen in die Steuerungsanlagen. Die elektronische Busspur ist jedoch zur Einhaltung der Fahrplanstabilität der Linienbusse nicht mehr wegzudenken. Verlustzeiten können dadurch erheblich reduziert werden.

**Regierungsratsbeschluss vom 9. Juni 2015**