



Volksabstimmung Kanton Zug vom 4. März 2001


Der Regierungsrat erläutert

1. ETAPPE STADTBAHN ZUG

Der Kantonsrat hat den Kredit für die 1. Etappe Stadtbahn Zug mit 67:4 Stimmen gutgeheissen. Er ist überzeugt, dass die Stadtbahn Zug Vorteile für alle bietet. Sie ist Grundstein für einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum.

Gegen das Projekt Stadtbahn Zug hat ein privates Komitee das Referendum ergriffen. Dieses ist mit 1711 Stimmen zustande gekommen.

Weil die Region Zug eine Stadtbahn braucht, empfehlen Regierungsrat und Kantonsrat:



JA zur 1. Etappe Stadtbahn Zug



INHALTSVERZEICHNIS

Seite

- 3 Stadtbahn für den Kanton Zug
- 6 Vorteile der Stadtbahn Zug
- 8 Stadtbahn Zug überzeugt
- 10 Streckennetz und Haltestellen
- 12 Fahrplan
- 13 Reisezeit
- 14 Stadtbahn Zug im Verkehrsnetz
- 15 Stadtbahn Zug ist günstig
- 16 Geschichte der Stadtbahn Zug
- 17 Referendum
- 21 Vorlage 1. Etappe Stadtbahn Zug
- 23 Ja zur 1. Etappe Stadtbahn Zug

STADTBAHN FÜR DEN KANTON ZUG

Der Kanton Zug ist ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum. Heute leben hier doppelt so viele Personen wie 1960. Und in den letzten 40 Jahren haben sich die Arbeitsplätze verdreifacht. Gar verachtfacht hat sich in dieser Zeit die Zahl der Motorfahrzeuge. Heute sind 60'000 registriert.

Die Zuger Strassen sind in Stosszeiten verstopft.

Kein Wunder also, dass die Zuger Strassen in den Stosszeiten verstopft sind. Kein Wunder, dass die Busse den Ansturm nicht immer verkraften. Und kein Wunder, dass die Zugerinnen und Zuger manchmal genug haben von Stau und Lärm.

Sofern der Kanton Zug nicht reagiert, wird sich die Situation verschlimmern. Fundierte Prognosen zeigen nämlich, dass der Strassenverkehr jährlich um 2 Prozent zunimmt. Die





Zuger Strassen können eine solche Zunahme nicht mehr schlucken. Mehr Staus, längere Fahrzeiten für alle sind die Folge.

Das Busnetz stösst an Grenzen.

Der Kanton Zug hat in den letzten 15 Jahren den öffentlichen Verkehr stark ausgebaut. Das Ja zum Bus und zur Bahn ist kein Lippenbekenntnis geblieben. So konnten die Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) ein Angebot entwickeln, das keinen Vergleich scheuen muss. Das Streckennetz, die Fahrpläne, die Frequenzen sind sehr gut. Aber trotz allem: Der öffentliche Verkehr auf den Strassen ist im Kanton Zug an seine Grenzen gestossen. Die ZVB können weder das Netz noch den Fahrplan ausbauen, da in den Nadelöhren der Ortskerne keine weiteren Busspuren möglich sind.

Die Stadtbahn Zug löst Verkehrsprobleme.

Fahrverbote an bestimmten Tagen oder Benzinverteuerung könnten den Privatverkehr vielleicht eindämmen, das Verkehrsnetz entlasten und die Verkehrsmisere punktuell vermindern. Im Verkehrskonzept des Kantons Zug hat jedoch solch kurzfristige Symptombekämpfung zu Recht keinen Platz. Regierung und Kantonsrat wollen vielmehr – neben der Ergänzung des Strassennetzes – mit einem attraktiven Angebot den öffentlichen Verkehr fördern und so ein nachhaltiges, modernes Verkehrssystem für den Kanton Zug verwirklichen. Die Lösung dafür heisst Stadtbahn Zug. Optimal ist diese Lösung, weil sie nicht utopisch ist, sondern weil sie kostengünstig, bereits erprobt und erfolgreich ist. Die Stadtbahn ist ein Projekt, das hilft, unsere gesamte Region positiv zu entwickeln. Sie schützt unsere Umwelt und reizt zum Umsteigen.

Noch ist die Stadtbahn «Zugkunft», bald nützt sie uns täglich.



VORTEILE DER STADTBAHN ZUG

Die Stadtbahn Zug ist wirtschaftlich, ökologisch und zugkräftig.

Regierungsrat und Kantonsrat unterbreiten für den Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug eine Vorlage, die von gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und umweltpolitischer Verantwortung geprägt ist. Sowohl kurz-, mittel- und langfristig bietet die Stadtbahn nur Vorteile, von denen alle profitieren. Leitgedanke der Planung war, dass die Stadtbahn im kantonalen Gesamtverkehrskonzept integriert ist und dass sich die Investitionen für unsere und künftige Generationen lohnen.

Die Stadtbahn Zug schützt die Umwelt

- weil sie die Lebensqualität verbessert
- weil sie wichtige Arbeits- und Wohngebiete erschliesst
- weil ihre modernen Wagen leise und sauber rollen

Die Stadtbahn entlastet die Strassen

- weil sie den Verkehr verflüssigt
- weil sie Staus vermindert
- weil sie die Busse entlastet

Die Stadtbahn dient den Kundinnen und Kunden

- weil sie vernetzt ist mit SBB und ZVB
- weil sie die Reisezeiten verkürzt
- weil ihre Tarife günstig sind

Die Stadtbahn ist zugkräftig

- weil sie ein Pionierprojekt ist
- weil sie ein Meilenstein für den Zuger Verkehr ist
- weil sie den Start der S-Bahn Zentralschweiz ermöglicht

Die Stadtbahn ist wirtschaftlich

- weil sie langfristig auf den SBB-Gleisen fährt
- weil sie ausgelastet ist
- weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis sehr gut ist



STADTBahn ZUG ÜBERZEUGT

Die Stadtbahn Zug verbessert den öffentlichen Verkehr.

Die Stadtbahn ist eine Mischung von S-Bahn und Tram. Sie optimiert den öffentlichen Verkehr im Kerngebiet sowie in der näheren Umgebung, und zwar ohne Landverschleiss. Und sie garantiert mit modernster Technik komfortables, bequemes und umweltfreundliches Reisen.

Die 1. Etappe der Stadtbahn Zug ist ein System, das für sich allein funktioniert. Sie nutzt langfristig die bestehende Infrastruktur der SBB. Deshalb ist sie zügig realisiert. Deshalb kostet sie relativ wenig. Und deshalb überzeugt sie.





STECKENNETZ UND HALTESTELLEN

Die Stadtbahn Zug setzt neue Massstäbe.

Streckennetz

Die 1. Etappe Stadtbahn Zug fährt auf den SBB-Gleisen. Die beiden Strecken Baar–Zug–Cham–Rotkreuz(–Luzern/Freiamt) und Zug–Oberwil–Walchwil–Arth-Goldau(–Schwyz–Erstfeld) bilden das Rückgrat. Der Kanton Zug hat dafür mit den SBB einen langfristigen Vertrag abgeschlossen.

Neue Haltestellen, moderne Züge und ein verdichteter Fahrplan verbinden den lokalen, regionalen und überregionalen Schienenverkehr zum Nutzen der Kundinnen und Kunden.

Haltestellen

Insgesamt 15 Haltestellen, wovon 10 neue in Baar, Zug, Cham, Hünenberg und Oberwil, garantieren, die Stadtbahn bequem benützen zu können. Dicht besiedelte Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete haben eine Haltestelle. Das Netz der Stadtbahn bedient fast 30'000 Personen und erschliesst 27'000 Arbeitsplätze.



FAHRPLAN

Die Stadtbahn Zug stärkt den öffentlichen Verkehr.

Linie 1

Auf dem Abschnitt Baar–Zug–Cham fahren die Züge in beiden Richtungen alle 15 Minuten. Für die Strecke Cham–Zug gibt es doppelt so viele Züge wie heute. Die Strecke Baar–Zug bekommt ein Angebot, das sogar viermal grösser ist als heute.

Linie 2

Auf dem Abschnitt Zug–Oberwil–Walchwil–Arth–Goldau verkehren die Züge in beiden Richtungen alle 60 Minuten. Das heutige Angebot wird also verdoppelt.

Linie 1a

Baar–Zug–Cham–Luzern

Linie 1b

Baar–Zug–Cham–Freiamt

Linie 1c

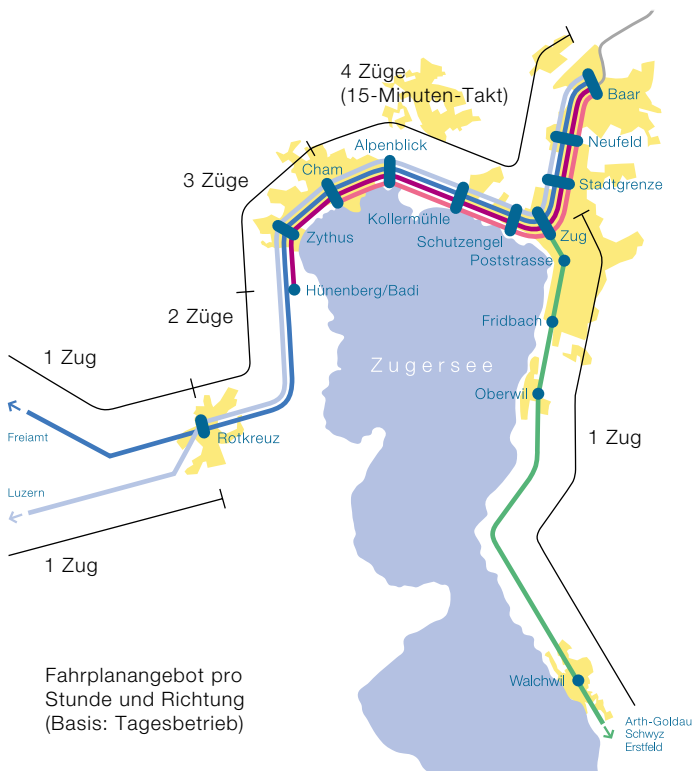
Baar–Zug–Cham–
Badi Hünenberg

Linie 1d

Baar–Zug–Cham

Linie 2

Zug–Oberwil–Walchwil–
Arth–Goldau(–Schwyz–
Erstfeld)



Fahrplanangebot pro
Stunde und Richtung
(Basis: Tagesbetrieb)

REISEZEIT

Die Stadtbahn Zug ist schnell und bequem.

Die Stadtbahn Zug gilt als «Auto auf Schienen». Moderne, schnittige und leise Züge bieten besten Fahrkomfort. Die Stadtbahn verkürzt die Reisezeit massiv. In Stosszeiten dauert die Autofahrt von Zug nach Rotkreuz inklusive Stress und Gefahren gut und gerne 25 Minuten. Die Stadtbahn schafft es in 12 Minuten – bequem, sicher und pünktlich.

Die Stadtbahn ermöglicht kürzere Reisezeiten.



STADTBAHN ZUG IM VERKEHRSNETZ

Die Stadtbahn Zug ist kundenfreundlich vernetzt mit SBB und ZVB.

Zug braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Leistungsfähig ist das System, wenn alle Elemente des privaten und öffentlichen Verkehrs zusammenwirken. Insbesondere müssen Züge und Busse harmonisch verknüpft sein. Die Stadtbahn ersetzt deshalb auf ihrem Streckennetz den SBB-Regionalverkehr und fährt direkt in die Nachbarkantone. Auch mit der Stadtbahn bleibt das Busnetz erhalten. Sie ist mit den ZVB-Bussen und den SBB-Schnellzügen kundenfreundlich vernetzt. Wer also umsteigen muss, wartet kaum mehr. Die Anschlüsse an den lokalen, regionalen und überregionalen Verkehr sind bequem und direkt. Stadtbahn, SBB und ZVB ergänzen und verstärken sich optimal, weil ihre Fahrpläne verknüpft sind.

Die Stadtbahn Zug ist ein Pionierprojekt.

Die Stadtbahn ist nicht nur für den Kanton Zug ein Meilenstein im öffentlichen Verkehr. Auch für die Zentralschweiz ist sie ein innovatives Modell, das überall ein positives Echo ausgelöst hat. Die Stadtbahn Zug verankert sich in den Geschichtsbüchern sozusagen als erste Etappe der künftigen S-Bahn Zentralschweiz.



STADTBAHN ZUG IST GÜNSTIG

Die Investition für die Stadtbahn Zug lohnt sich.

Projektierung und Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug kosten 67 Millionen Franken. Im Kredit enthalten sind auch die Mehrwertsteuer sowie eine Reserve von rund 20 Prozent für mögliche höhere Baukosten. Nötig ist diese Reserve, weil die Preise im Bausektor gegenwärtig massiv ansteigen. Ausgewiesen sind schliesslich 3.5 Millionen Franken für 4 neue Unterführungen, welche die Gemeinden zusammen mit dem Kanton bauen können.

Die Investitionen umfassen den Bau von 10 neuen Haltestellen, die Anpassung von 5 bestehenden Haltestellen sowie die technische Verbesserung der SBB-Trasses.

	Franken
Projekt und Bau Linien 1 und 2	51'680'000
Reserve	10'646'000
Mehrwertsteuer	4'674'000
Total	67'000'000
Beitrag Kanton an Unterführungen der Gemeinden	3'500'000

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist sehr gut.

Vergleicht man die Kosten mit dem Nutzen der Stadtbahn, so ergibt sich eine sehr gute Bilanz. Dies belegen nicht zuletzt Untersuchungen über Stadtbahnen im Ausland. Ebenso günstig sehen die Berechnungen für die Stadtbahn Zug aus. Sie zeigen, dass der Regionalverkehr mit der Stadtbahn stark zunehmen wird. Die Stadtbahn Zug wird täglich rund tausende zusätzliche Kundinnen und Kunden befördern. Sie verdoppelt die heutige Nachfrage. Damit ist die Stadtbahn von Anfang an gut ausgelastet.

GESCHICHTE DER STADTBAHN ZUG

Die Stadtbahn Zug ist ein wichtiger Pfeiler des öffentlichen Verkehrs.

Die Zuger Verkehrsprobleme sind vorwiegend hausgemacht. Den schwarzen Peter abzuschieben oder den Kopf in den Sand zu stecken, kann und darf der Kanton Zug also nicht. Will unsere Region sich entwickeln, braucht es ein funktionstüchtiges Verkehrssystem, das sowohl dem privaten wie auch öffentlichen Verkehr den nötigen Raum bietet.

Die kantonale Verkehrsplanung ist denn auch ein Dauerbrenner. Als wichtiger Beitrag zur Lösung steht dabei die Stadtbahn Zug seit längerer Zeit in den positiven Schlagzeilen.

- | | |
|---------------|---|
| 1996 | Eine Studie beweist, dass die Stadtbahn den öffentlichen Verkehr kostengünstig und nachhaltig ergänzt. |
| 1997 | Der Zuger Kantonsrat bewilligt den Projektierungskredit für das Vorprojekt der 1. Etappe Stadtbahn Zug. |
| 1998 | Die Zuger Gemeinden bewerten die Stadtbahn positiv. |
| 1999 | Der Kanton Zug und die SBB vereinbaren, dass die Stadtbahn langfristig auf den SBB-Trassen fahren kann. |
| 2000 | Der Kantonsrat bewilligt im August den Kredit für die 1. Etappe Stadtbahn Zug mit 67:4 Stimmen. |
| 2000 | Ein privates Komitee reicht im Oktober das Referendum gegen die 1. Etappe Stadtbahn Zug ein. |
| 2001 | Zugerinnen und Zuger stimmen am 4. März über die 1. Etappe Stadtbahn Zug ab. |
| 2004/
2005 | Falls die Zugerinnen und Zuger Ja sagen, rollt die Stadtbahn. |



REFERENDUM

Zugerinnen und Zuger stellen die Weiche für die Stadtbahn Zug.

Ein privates Komitee hat im Oktober 2000 das Referendum gegen die 1. Etappe der Stadtbahn Zug eingereicht. Nach Meinung des Komitees sei es wichtig, dass bei einer Summe von rund 70 Millionen Franken das Zuger Stimmvolk entscheiden könne. Andere Argumente gegen die Stadtbahn Zug führt das Komitee nicht ins Feld. Hingegen hat es einige Fragen gestellt, die bereits im Kantonsrat und auch in den Medien diskutiert und beantwortet wurden.

Das Referendumskomitee sagt ausserdem, dass zu wenig über die Stadtbahn informiert worden sei. Dies trifft nicht zu. Über die Stadtbahn Zug im Allgemeinen und die 1. Etappe im Speziellen wurde in den letzten Jahren breit informiert. Die Volkswirtschaftsdirektion hat an über 100 Veranstaltungen die Stadtbahn Zug präsentiert. Ausführlich beschrieben ist sie seit längerem auch auf der Homepage des Kantons Zug unter www.zug.ch/stadtbahn. Schliesslich haben ebenso die Medien regelmässig über das Projekt orientiert. Unvergessen sind die Stadtbahn-Tage im Frühling 1999. Tausende von Besucherinnen und Besuchern machten sich damals mit der Stadtbahn vertraut.

Zu den Fragen des Referendumskomitees:

Wie werden die Kosten auf den Kanton und die Gemeinden aufgeteilt?

Der Kanton trägt die Kosten grundsätzlich allein. An den Investitionen beteiligt sich auch die SBB. Der Aufbau der S-Bahn Zürich ist ähnlich erfolgt. Um sie zum Rollen zu bringen, hat der Kanton Zürich aber 1 Milliarde Franken investieren müssen. Die 1. Etappe der Stadtbahn Zug mit 10 neuen Haltestellen, 4 neuen Überführungen, kundenfreundlicheren Bahn-

Kanton und Gemeinden profitieren von der Stadtbahn Zug.


höfen sowie leistungsfähigeren Gleisen ist also vergleichsweise kostengünstig. Wollen die Gemeinden bei den Stadtbahn-Haltestellen Cham/SBB, Zug/Kollermühle, Baar/Stadtgrenze und Baar/SBB Fuss- und Radwegunterführungen anstelle von Überführungen realisieren, übernimmt der Kanton die Hälfte der Mehrkosten. Für die insgesamt 4 Bauten sind das 3.5 Millionen Franken.

Mit welchen zusätzlichen Kosten müssen die Gemeinden für die Erstellung der Zubringer zur Stadtbahn rechnen?

Die 1. Etappe der Stadtbahn Zug entlastet den Busverkehr in den Verkehrskorridoren Baar–Zug–Cham. Die ZVB können auf Zusatzkurse verzichten und Beträge in Millionenhöhe einsparen. Davon profitieren Kanton und Gemeinden. Die Busse der ZVB erschliessen auch die Haltestellen der Stadtbahn. Dafür müssen die ZVB ihre Kurse punktuell anpassen und ausbauen, wobei letztlich aber die Kosten in etwa gleich bleiben wie heute.

Welche jährlichen Betriebskosten fallen für die 1. Etappe der Stadtbahn Zug an?

Für den regionalen Schienenverkehr im Kanton Zug zahlen heute Bund, Kanton und Gemeinden den SBB jährlich 7 Millionen Franken. Davon übernehmen Bund und Kanton je rund 3 Millionen. Die Gemeinden decken die restliche Million. Die Stadtbahn erhöht den Beitrag von Kanton und Gemeinden an den regionalen Schienenverkehr um bloss 2 Millionen Franken pro Jahr. Dieser zusätzliche Betrag müsste auch ohne Stadtbahn in das überlastete Busnetz investiert werden, allerdings ohne grossen Nutzen. Die Stadtbahn hingegen bringt für das gleiche Geld doppelt so viele staufreie Verbindungen.



Die Stadtbahn Zug bedient wichtige Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete.

Welche Gemeinden, Einwohnerinnen und Einwohner haben durch die Inbetriebnahme der Stadtbahn einen Vorteil?

Die Stadtbahn nützt direkt und indirekt dem ganzen Kanton Zug. Sie vermindert den Stau auf den Strassen, bietet ökologische Vorteile und ist eine Alternative zum Privatverkehr. Allein in den Gemeinden Risch, Hünenberg, Cham, Zug, Baar und Walchwil erschliesst die Stadtbahn mit ihrem 24-km-Netz in nächster Nähe einen Viertel der Kantonsbevölkerung sowie die Hälfte aller Arbeitsplätze. Weil die Stadtbahn vernetzt ist mit den ZVB-Bussen sowie SBB-Zügen, weil sie Veloabstellplätze bietet und Park&Ride ermöglicht, sind die Gemeinden besser erschlossen. Dadurch verkürzen sich die Reisezeiten markant. Deshalb haben alle Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs nur Vorteile.

Welche Gewerbezentren im Kanton Zug werden mit der 1. Etappe erschlossen?

Die SBB-Gleise, auf denen die Stadtbahn rollt, führen durch grosse Wohn- und Industriegebiete. Die Stadtbahn bedient wichtige Gewerbezentren zwischen Baar und Walchwil, zwischen Zug und Rotkreuz.

Wie lange können die SBB-Gleise durch die Stadtbahn benutzt werden?

Der Kanton Zug hat mit den SBB einen sehr guten Vertrag für die Benutzung des Bahntrasses abgeschlossen. Der Vertrag gilt vorerst für 10 Jahre. Nachher kann der Kanton diesen Vertrag immer wieder jeweils um 4 Jahre verlängern. Im Übrigen gelten für die Benützung der SBB-Gleise grundsätzlich gleiche Regeln wie bei der S-Bahn Zürich. Falls der Hirzel-Bahntunnel gebaut und dadurch auf den SBB-Gleisen wider

Der Betrieb der Stadtbahn Zug ist langfristig gesichert.

Erwarten ein Engpass verursacht würde, müsste der Kanton Zug sich höchstens am eventuellen Ausbau der Infrastruktur beteiligen. Der Betrieb der Stadtbahn ist also langfristig gesichert.

Weitere Fragen des Referendumskomitees

Die 1. Etappe Stadtbahn Zug funktioniert für sich allein.

Das Referendums-Komitee stellt mehrere Fragen zu den Folgeetappen und zum Endausbau der Stadtbahn. Diese Fragen betreffen nicht die 1. Etappe der Stadtbahn Zug. Deshalb kann der Regierungsrat sie in dieser Vorlage nicht beantworten. Er hält aber fest:

- Die 1. Etappe der Stadtbahn Zug ist in sich funktionsfähig und kann unabhängig von möglichen weiteren Etappen erfolgreich und wirtschaftlich betrieben werden.
- Mögliche Folgeetappen der Stadtbahn sind weder vom Kantonsrat besprochen worden noch sind sie Gegenstand der Kredit-Vorlage 1. Etappe Stadtbahn Zug, über welche die Zuger Stimmberechtigten am 4. März 2001 abstimmen.
- Zur Zeit liegt das Raumordnungs- und Gesamtverkehrskonzept 2020 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Kanton und Gemeinden haben in diesem Konzept Ideen für ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem definiert und auch mögliche Linienführungen vorgeschlagen. Das Gesamtverkehrskonzept beinhaltet jedoch keinen Projektierungsauftrag für weitere Etappen und entsprechende Projekte liegen nicht vor. Über mögliche Folgeetappen entscheiden der Kantonsrat und eventuell die Zuger Stimmberechtigten in neuen Vorlagen.

VORLAGE 1. ETAPPE STADTBAHN ZUG

Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für die Projektierung und den Bau der 1. Etappe Stadtbahn Zug

vom 31. August 2000

Der Kantonsrat des Kantons Zug, gestützt auf § 41 Bst. b der Kantonsverfassung sowie §§ 2 und 10 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, beschliesst:

- § 1 Für die Projektierung und den Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug auf den Strecken Baar–Zug–Cham–Rotkreuz (Linie 1) und Zug–Walchwil–Arth-Goldau (Linie 2) wird ein Objektkredit von 67 Mio. Franken (inkl. Reserve für ungewisse Baukostenentwicklung und Mehrwertsteuer) bewilligt.
- § 2 Entlang der beiden Stadtbahnlinien werden die folgenden neuen Haltestellen realisiert bzw. bestehenden Haltestellen angepasst:
- a) Linie 1: Baar/SBB, Baar/Neufeld, Baar/Stadtgrenze, Zug/SBB, Zug/Schutzengel, Zug/Kollermühle, Cham/Alpenblick, Cham/SBB, Hünenberg/ Zythus, Hünenberg/Badi (Provisorium/Wendegleis);
 - b) Linie 2: Zug/SBB, Zug/Poststrasse, Zug/Fridbach, Oberwil/Widenstrasse, Walchwil/SBB.
- § 3 Für den Bau von Personenunterführungen an den Haltestellen Baar/Stadtgrenze, Zug/Kollermühle, Baar/SBB und Cham/SBB wird einem zusätzlichen Kredit von insgesamt maximal 3,5 Millionen Franken zugestimmt, sofern die davon profitierende Gemeinde die entstehenden Mehrkosten zu mindestens 50 % übernimmt.
- § 4 Dieser Beschluss tritt nach unbenützter Referendumsfrist (§ 34 der Kantonsverfassung) oder nach der Annahme durch das Volk am Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

Zug, 31. August 2000

Kantonsrat des Kantons Zug
Der Präsident: *Christoph Straub*
Der Landschreiber: *Tino Jorio*



JA ZUR 1. ETAPPE STADTBAHN ZUG

Die Stadtbahn Zug nützt allen.

Regionale Züge sind ein wichtiger Pfeiler des öffentlichen Verkehrs. Sie sind mit den überregionalen Schnellzügen sowie lokalen Bussen das Rückgrat eines funktionierenden Verkehrsnetzes. Der Kanton Zug kann nun mit der Stadtbahn Zug den öffentlichen Verkehr markant verbessern.

Die Stadtbahn ist ökologisch, wirtschaftlich und deshalb sinnvoll. Die Stadtbahn wertet unsere Region auf. Sie dient dem Gewerbe, den Dienstleistungsbetrieben, der Industrie. Und sie dient allen Zugerinnen und Zugern. Die Stadtbahn entlastet Strassen und schützt die Umwelt. Die Stadtbahn fährt leise und vermindert so den Lärm. Sie hilft, dass der Kanton Zug ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum bleibt.

Die Stadtbahn Zug ist kein Hirngespinnst einiger Fantasten. Ausgewiesene Fachleute haben sie mit den SBB und den Zuger Gemeinden geplant. Anderswo, zum Beispiel in Deutschland, hat sie sich von der ersten Stunde an bewährt. Von Anfang an hat sie dort Pendlerinnen und Pendler bequem, sicher und schnell zur Arbeit gebracht, hat Hausfrauen und Hausmänner ins Einkaufszentrum gefahren oder Zuschauerinnen und Zuschauer ins Stadion.

Der Kanton muss und kann sich die Stadtbahn Zug leisten.

Die Investition von 67 Millionen Franken scheint auf den ersten Blick hoch. Der Kanton muss und kann sie sich aber leisten, ohne die Ergänzung des Strassennetzes zu gefährden. Die Stadtbahn zahlt sich schon kurzfristig aus. Fundierte Prognosen gehen davon aus, dass sie von Anfang an eine grosse Nachfrage hat. Das Pionierprojekt wird also ein Erfolg für den Kanton Zug.



[Information zur Stadtbahn Zug](#)

www.zug.ch/stadtbahn

e-mail: info.oev@vd.zg.ch

ABSTIMMUNGSEMPFEHLUNG

Regierungsrat und Kantonsrat sind überzeugt, dass die Stadtbahn die richtige Weiche stellt für den Verkehr in unserer Region. Deshalb empfehlen sie ein **JA** zur 1. Etappe Stadtbahn Zug.