

KANTONSRATSBESCHLUSS  
BETREFFEND GENEHMIGUNG DER ABSTIMMUNG DES ZUGER BUSNETZES  
AUF DIE STADTBahn ZUG UND EINES VORGEZOGENEN  
BUDGETKREDITS 2005

BERICHT UND ANTRAG DER KOMMISSION FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR  
VOM 20. OKTOBER 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat die oben erwähnte Vorlage des Regierungsrats am 20. Oktober 2003 beraten. Volkswirtschaftsdirektor Walter Suter, Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr und Pius Zihlmann, stv. Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr standen uns für Auskünfte zur Verfügung. Das Protokoll wurde von Dr. Gianni Bomio, Direktionssekretär der Volkswirtschaftsdirektion erstellt. Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Anträge

**1. Ausgangslage**

Am 12. Dezember 2004 wird die Zuger Stadtbahn ihren Betrieb aufnehmen. Die dafür nötigen Infrastrukturen (neue Haltestellen, Bahntechnik und Bahnhofausbauten) werden zur Zeit erstellt. Sie befinden sich im Terminprogramm und der Investitionskredit wird nach Aussagen der Volkswirtschaftsdirektion eingehalten werden

können. Die Schweizerische Bundesbahnen haben inzwischen das nötige Rollmaterial bestellt. Dieses dürfte zum grossen Teil auf den Zeitpunkt der Eröffnung vorliegen, wobei davon auszugehen ist, dass die Linie 2 Zug-Oberwil-Walchwil-Arth-Goldau während einigen Wochen mit herkömmlichem Rollmaterial bedient werden muss. Die Stadtbahn ist damit auf Kurs.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Stadtbahn muss auch das Zuger Busnetz optimal auf die Stadtbahn abgestimmt werden. Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB), die Schweizerischen Bundesbahnen und das Amt für öffentlichen Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion haben in einem rund 2-jährigen Planungsprozess, ausgehend von einem Grobkonzept aus dem Jahr 1999, das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ entwickelt, welches die optimale Abstimmung des Zuger Busnetzes auf die Stadtbahn garantieren soll. Dieses Konzept hat zahlreiche Vorteile, u.a. eine Vielzahl von zusätzlichen Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn und Bus/Bus sowie eine bessere Fahrplanstabilität und den Grundsatz, dass die Busse auf die Kundinnen und Kunden warten und nicht umgekehrt. Allerdings ergeben sich zusätzliche Mehrleistungen bei Personal, Rollmaterial und Fahrkilometer der ZVB, was insgesamt mit Netto-Mehrkosten von rund Fr. 2,5 Mio. verbunden ist. Da die ZVB zusätzliches Fahrpersonal rekrutieren und neues Rollmaterial beschaffen muss, muss sie relativ frühzeitig Planungssicherheit haben, ob das Konzept umgesetzt werden kann. Deshalb beantragt der Regierungsrat einen vorgezogenen Budgetkredit von Fr. 2,5 Mio. ab dem Budgetjahr 2005.

## **2. Eintretensdebatte**

Im Rahmen der Eintretensdebatte wurden verschiedenste Fragen der Kommissionsmitglieder beantwortet. Im Zentrum stand die Frage, ob nicht bereits vor der Abstimmung über die Stadtbahn schlüssig hätte nachgewiesen werden können, dass die Anbindung des Zuger Busnetzes Mehrkosten in Millionenhöhe bedingt. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion und des Amtes für öffentlichen Verkehr haben transparent und umfassend belegt, dass zum damaligen Planungszeitpunkt solche Mehrkosten nicht erwartet werden mussten. Im Gegenteil, alle Berechnungen gingen davon aus, dass das neue Bussystem höchstens in etwa gleich teuer werde wie das bisherige Bussystem. Fünf Punkte sind schliesslich verantwortlich dafür, dass heute mit systembedingten Mehrkosten von Fr. 2,5 Mio. gerechnet werden muss, nämlich:

a) Fahrplanstruktur der Bahn

Wegen des übergeordneten Fernverkehrs kann die Stadtbahn keinen reinen Viertelstundentakt fahren, sondern nur einen sog. Stolpertakt. Dies hat zur Folge, dass auf einzelnen Buslinien zusätzliche Fahrzeuge in den Umlauf eingefügt werden müssen, damit die Anschlüsse Bahn/Bus und Bus/Bahn konsequent gewährleistet werden können.

Beispiele: Linie 51 in Cham, Linie 32 in Baar.

b) Zusätzliche Fernverkehrshalte

Seit 1999 haben die SBB ihr Angebot im Fernverkehr ausgebaut und zusätzliche Fernverkehrshalte in Baar und Rotkreuz realisiert. Um diese zusätzlichen Bahnhalte mit dem Bus abzunehmen, sind zusätzliche Buskurse notwendig.

Beispiele: Anbindung Hünenberg in Rotkreuz, Anbindung Neuheim in Baar.

c) Erschliessung neuer Siedlungsgebiete

Der Teilrichtplan Verkehr verlangt, dass die Zubringer der Stadtbahn die neuen oder stark gewachsenen Siedlungsgebiete gemäss Richtplan erschliessen. Dies bedingt mehr Busfahrten und teilweise längere Buskurse, die zusätzliche Kosten verursachen.

Beispiele: Hünenberg (Bösch, Ehret), Baar (Inwil), Risch (Rotkreuz Industrie).

d) Konsequente Taktharmonisierung

Um ein besseres Umsteigepotenzial Bahn/Bus bzw. Bus/Bus zu erhalten, wurden die Bustakte konsequent harmonisiert. Angeboten werden nur noch Viertelstundentakt oder Halbstundentakt, aber kein 20-Minutentakt mehr.

Beispiel: Linie 4.

e) Längere Hauptverkehrszeiten und längere Fahrzeiten

Auf Grund der veränderten Nachfrage der letzten Jahre mussten die Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend um zum Teil mindestens eine halbe Stunde verlängert werden. In diesen Zeiten ist das Busangebot höher als 1999 angenommen. Wegen des höheren Verkehrsaufkommens auf der Strasse benötigen die Busse zudem mehr Zeit für ihre Strecken.

Beispiele: Linien ab Zug (1, 2, 15), Linien ab Baar (14, 32, 61), Linien ab Cham (51, 42).

Die Kommission nahm erfreut zur Kenntnis, dass mit dem neuen Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ verschiedene Direktfahrten von Bussen (u.a. Einsatz- und Schnellkurse) sowie Taktausdünnungen zwischen Zug und Cham bzw. Zug und Baar möglich sind, da diese Hauptverkehrslinien neu durch die Stadtbahn geführt werden. Das Konzept umfasst gegenüber heute durchwegs kürzere Linien, die dadurch auch weniger stauanfällig sind, womit eine hohe Fahrplanstabilität garantiert wird. Um die Funktion des Feinverteilers nach wie vor erfüllen zu können, ist es aber nach wie vor nötig, dass auf den wichtigen Verkehrsbeziehungen Busse parallel zur Stadtbahn verkehren.

Ausführlich diskutiert wurde die Frage, ob es nicht Alternativen zum Buskonzept gibt, die weniger kostenintensiv sind. Im Rahmen des Planungsprozesses haben die beteiligten Spezialisten immer wieder geprüft, ob nur Teile des Konzepts realisiert werden können. Dabei hat es sich aber gezeigt, dass einige Alternativen zwar etwas kostengünstiger wären, aber keine die Qualität und Nachhaltigkeit des vorgeschlagenen Konzepts hat. Bei allen Alternativen wären Frequenzeinbrüche zu befürchten, insbesondere dann, wenn die Stadtbahn durch Busse nicht optimal erschlossen bzw. abgenommen wird. Auch ein Abbau des in der Volksabstimmung kommunizierten Stadtbahnangebots brächte finanziell kaum Entlastung.

Vertieft geprüft wurde von der Kommission auch der Einwand der Gemeinde Baar, die sich negativ zum Konzept geäußert hatte, da die Buslinie 3 (Oberwil-Zug-Baar) neu nicht mehr vollständig über die Dorfstrasse, sondern über den Bahnhof Baar verkehrt. Die Vertreter des Amtes für öffentlichen Verkehr konnten schlüssig nachweisen, dass mit neuen Haltestellen beim Kreuzplatz und auf der Dorfstrasse vor der Einfahrt der Bahnhofstrasse eine gute Erschliessung des Zentrums von Baar nach wie vor gewährleistet ist. Zudem verkehren verschiedene andere Buslinien nach ihrem Halt am Bahnhof Baar auch weiterhin über die Dorfstrasse. Angesichts der massgeblichen Investitionen des Kantons in die Infrastruktur des Bahnhofs Baar und des Bushofs Baar am Bahnhof rechtfertigt sich eine Änderung der Linienführung erst recht.

Im Rahmen der Eintretensdebatte waren die Mitglieder einstimmig der Auffassung, dass die systembedingten Mehrkosten von Fr. 2,5 Mio. zwar nicht erfreulich sind,

aber auch nicht voraussehbar waren. Nur eine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus und zwar beim Fernverkehr wie bei der Stadtbahn garantieren einen durchschlagenden Erfolg des ambitionierten Systems Stadtbahn Zug. Eintreten war deshalb unbestritten und wurde mit 11 : 0 Stimmen ohne Enthaltung beschlossen.

### **3. Detailberatung**

In der Detailberatung wurden keine Anträge gestellt, aber es wurde diskutiert, inwiefern zusätzliche Erträge in der Vorlage berücksichtigt sind. Die systembedingten Mehrkosten von Fr. 2,5 Mio. ergeben sich netto, d.h. es sind Fr. 1 Mio. zusätzlicher Einnahmen budgetiert. Diese stammen zum Teil aus einer rund 10 %igen Tarifierhöhung, wobei auch andere Transportunternehmen auf den 12. Dezember 2004 ihre Tarife anpassen werden (u.a. Einführung Bahn 2000 erste Etappe), und durch den prognostizierten Mehrverkehr. Es hat sich auf den Buslinien 1 und 2 gezeigt, dass eine Takterhöhung Frequenzzunahmen generiert und dies ist auch bei den Stadtbahn-Zubringerlinien zu erwarten, da ja das Angebot im regionalen Bahnverkehr rund das Doppelte des heutigen Systems ausmacht. Im Rahmen der Detailberatung wurde auch darauf hingewiesen, dass die Gemeinden sich zu einem Viertel an den Kosten von Fr. 2,5 Mio. zu beteiligen haben und diese Beteiligung zwingend im Gesetz über den öffentlichen Verkehr vorgeschrieben ist.

Zu den Mehrkosten auf Grund der Vorlage kommen sog. strukturelle Kosten hinzu, z.B. für die Anpassung an die Teuerung, den abgeänderten Mehrwertsteuersatz und die sinkende Bundesbeteiligung. Diese würden jedoch auch beim heutigen Busnetz oder den studierten Alternativvarianten anfallen, weshalb im Jahr 2004 allein für das unveränderte Busnetz ein Zusatzbeitrag von Fr. 1 Mio. nötig war.

### **4. Anträge**

Auf Grund der Kommissionsberatung ergeben sich keine Abweichungen zum Entwurf des Regierungsrats. In der Schlussabstimmung wurde der Vorlage mit 11 : 0 Stimmen ohne Enthaltungen zugestimmt.

Somit **b e a n t r a g t** Ihnen die Kommission,

auf die Vorlagen Nrn. 1171.1/2 - 11286/87 einzutreten und ihnen zuzustimmen.

Walchwil, 20. Oktober 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER KOMMISSION FÜR  
DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der Präsident: Moritz Schmid

**Kommissionsmitglieder:**

Schmid Moritz, Walchwil, **Präsident**

Aeschbacher Manuel, Cham

Brändle Thomas, Unterägeri

Christen Hans, Zug

Gaier Beatrice, Steinhausen

Heinrich Guido, Oberägeri

Hofer Käty, Hünenberg

Hug Malaika, Baar

Kündig Kathrin, Zug

Landtwing Margrit, Cham

Lötscher Thomas, Neuheim

Meienberg Eugen, Steinhausen

Pfister Gerhard, Oberägeri

Schmid Heini, Baar

Stöckli Anton; Zug

Stuber Martin, Zug

Zeberg Josef, Baar