

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

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 23. SEPTEMBER 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen einen Antrag zur Genehmigung des Konzepts zur Abstimmung des Zuger Busnetzes auf die Stadtbahn Zug sowie für einen vorgezogenen Budgetkredit 2005. Den erläuternden Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Das Wichtigste in Kürze
2. Die Ausgangslage
3. Das gegenwärtige Zuger Busnetz
4. Das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“
5. Rechtliches und Planungssicherheit
6. Die Kosten
7. Die Alternativen
8. Ergebnisse der Vernehmlassung
9. Antrag

**1. Das Wichtigste in Kürze**

Am 12. Dezember 2004 nimmt die Stadtbahn Zug ihren Betrieb auf. Damit und mit der Einführung von Bahn 2000 auf den gleichen Zeitpunkt wird der öffentliche Verkehr in der Region Zug markant aufgewertet. Gleichzeitig muss auch das Angebot der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) optimal auf die Bahn abgestimmt

werden. Diese Anpassung des Busnetzes verlangt einerseits nach einer betrieblichen Neukonzeption (Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“), wofür eine gesetzliche Grundlage zu schaffen ist. Diese Neukonzeption bedingt zusätzliche betriebliche Ressourcen der Unternehmung und führt gegenüber heute zu erheblichen betrieblichen Mehrkosten, die von der öffentlichen Hand weitgehend zu übernehmen sind. Dafür wird mit dieser Vorlage ein vorgezogener Budgetkredit verlangt.

Volkswirtschaftsdirektion, ZVB und Stadt Zug haben mit dem Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ eine optimale Variante für den Anschluss des Busnetzes an die Bahn erarbeitet. Mit der vorgesehenen Anpassung des Busnetzes werden nicht nur zahlreiche Anschlüsse Bahn/Bus und Bus/Bus verbessert, sondern auf verschiedenen Strecken auch Angebotsverbesserungen ermöglicht.

An sich beschliesst der Kantonsrat die Abgeltung an die ZVB über das Budget. Dies ist im Jahr 2005 (Fahrplanwechsel 12. Dezember 2004) nicht möglich, da die erwähnten Mehrkosten erst beschlossen und damit bewilligt würden, wenn das neue Angebot bereits gefahren wird. Um der ZVB die nötige Planungssicherheit für die Schaffung der betrieblichen Voraussetzungen wie Rekrutierung von Fahrdienstpersonal und Beschaffung von Fahrzeugen zu ermöglichen, beschliesst der Kantonsrat ausnahmsweise mit einem vorgezogenen Budgetkredit über die Mehrkosten, damit die Unternehmung frühzeitig ihre Anpassungen planen und vornehmen kann.

Die mit dieser Vorlage angebehrten jährlichen Mehrkosten von 2,5 Millionen Franken gegenüber heute sind markant, doch ist eine optimale Anpassung des Busnetzes auf die Bahn (Stadtbahn und Fernverkehrszüge) der einzige Weg, die öffentliche Verkehrsinfrastruktur in der Region Zug nachhaltig aufzuwerten, auf die zunehmende Mobilität abzustimmen und damit die Standortattraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug zu erhöhen oder mindestens zu erhalten.

## **2. Die Ausgangslage**

Am 4. März 2001 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zug einem Objektkredit von 67 Millionen Franken für die Projektierung und den Bau der ersten Etappe der Stadtbahn Zug zugestimmt. Mit dem bewilligten Kredit werden an den SBB-Strecken zwischen Baar und Rotkreuz sowie zwischen Zug und Walchwil

neun neue Haltestellen gebaut. Fünf bestehende Bahnhöfe werden technisch auf die Bedürfnisse der Stadtbahn angepasst. Die Bauarbeiten, die planmässig vorankommen, sind seit März 2003 im Gang. Die Stadtbahn, die zwischen Baar und Cham den Viertelstundentakt und zwischen Zug und Walchwil den Stundentakt bringen wird, wird wie vorgesehen am 12. Dezember 2004 ihren Betrieb aufnehmen und den öffentlichen Verkehr in der Region Zug markant aufwerten. Zudem erhält Baar im Rahmen von Bahn 2000 neu in beiden Richtungen einen stündlichen Fernverkehrshalt.

Um die Angebotsverbesserungen beim Fern- und Regionalverkehr der Bahnen voll nutzen und entsprechend unterstützen zu können, ist vorgesehen, auf den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels vom 12. Dezember 2004 das regionale Busnetz auf die Bedürfnisse von Stadtbahn und Fernverkehr optimal abzustimmen. Mit schlanken Anschlüssen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs (Baar, Zug, Cham, Rotkreuz und Walchwil) sollen optimale Transportketten zwischen Bahn und Bus, aber auch zwischen Bus und Bus hergestellt werden. Im Kanton Zug soll ein in sich kohärentes Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden, das unter dem Motto „Bahn und Bus aus einem Guss“ kommuniziert wird. Die harmonische Verknüpfung von Bahn- und Bussystem war bereits in den Abstimmungserläuterungen zur Volksabstimmung über die Stadtbahn vom 4. März 2001 verbindlich in Aussicht gestellt worden.

Mit dem Quantensprung im öffentlichen Verkehr auf den Fahrplanwechsel 2004 erfüllt der Kanton Zug verschiedene Aufträge des Teilrichtplans Verkehr, den der Kantonsrat am 3. Juli 2002 verabschiedet hat. So wird bei den Grundsätzen der kantonalen Verkehrspolitik verlangt, dass der öffentliche Verkehr nachfrageorientiert zu planen ist (V1.1/1). Im Weiteren schreibt der Teilrichtplan Verkehr vor, dass das Busnetz mit der Stadtbahn zu koordinieren ist (V 1.6/1), dass die Busfahrpläne mit der Stadtbahn abzustimmen sind und dass optimale Umsteigebeziehungen zwischen Stadtbahn und Busnetz anzustreben sind (V 1.6/3).

Angesichts der Tatsache, dass der Ausbau des Zuger Strassennetzes nicht so schnell realisiert werden kann, ist es umso wichtiger, dass das System des öffentlichen Verkehrs frühzeitig verbessert und ausgebaut werden kann. Denn nur ein kundenfreundliches, dichtes und betrieblich einwandfrei funktionierendes Angebot des öffentlichen Verkehrs wird es ermöglichen, dass der öffentliche Verkehr zusätzliche Anteile am Gesamtverkehr übernehmen und dadurch seinen Anteil zur

Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zur Erhaltung eines guten Lebens- und Wirtschaftsraums leisten kann.

### **3. Das gegenwärtige Zuger Busnetz**

Das Busnetz des Kantons Zug, das fast ausnahmslos von der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) betrieben wird, ist historisch gewachsen und schrittweise nach Massgabe der jeweiligen Nachfragebedürfnisse angepasst worden. Bei den Ausbaumassnahmen ist jeweils darauf geachtet worden, nach Möglichkeit die Produktivität des Gesamtsystems zu erhöhen, was allerdings auf einzelnen Linien zu unterschiedlichen Taktfolgezeiten geführt hat. Die stetigen Frequenzzunahmen der vergangenen Jahre lassen den Schluss zu, dass das Angebot auch tatsächlich genutzt wird - und dies selbst in konjunkturschwachen Zeiten.

Ein weiteres Charakteristikum des heutigen Bussystems besteht darin, dass die grossen Hauptlinien mehrheitlich auf den Kantonshauptort ausgerichtet sind. Dies hat zur Folge, dass es vor allem im Talgebiet sehr lange Buslinien gibt. Die Kundinnen und Kunden müssen zwar weniger häufig umsteigen. Da diese Linien mehrheitlich auf stark befahrenen und dadurch staugefährdeten Achsen verkehren, ist die Verspätungsanfälligkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs heute aber hoch. Um dennoch den Busbetrieb einigermaßen fahrplangetreu abwickeln zu können, ist es unumgänglich, auf den grossen Linien in den Hauptverkehrszeiten die Fahrzeiten zu erstrecken und deshalb zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen. Dies führt zu erheblichen staubedingten Mehrkosten, ohne dass damit für die Kundinnen und Kunden ein zusätzlicher Angebotsnutzen erreicht werden kann. Allein im Jahr 2004 betragen diese Zusatzkosten über eine halbe Million Franken. Die kontinuierliche Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und die daraus resultierende Zusatzbelastung des Strassennetzes bringen es jedoch mit sich, dass das herkömmliche Bussystem auf diese Weise nicht mehr mit einem wirtschaftlich vertretbaren Kosten/Nutzen-Verhältnis weiter ausgebaut werden kann.

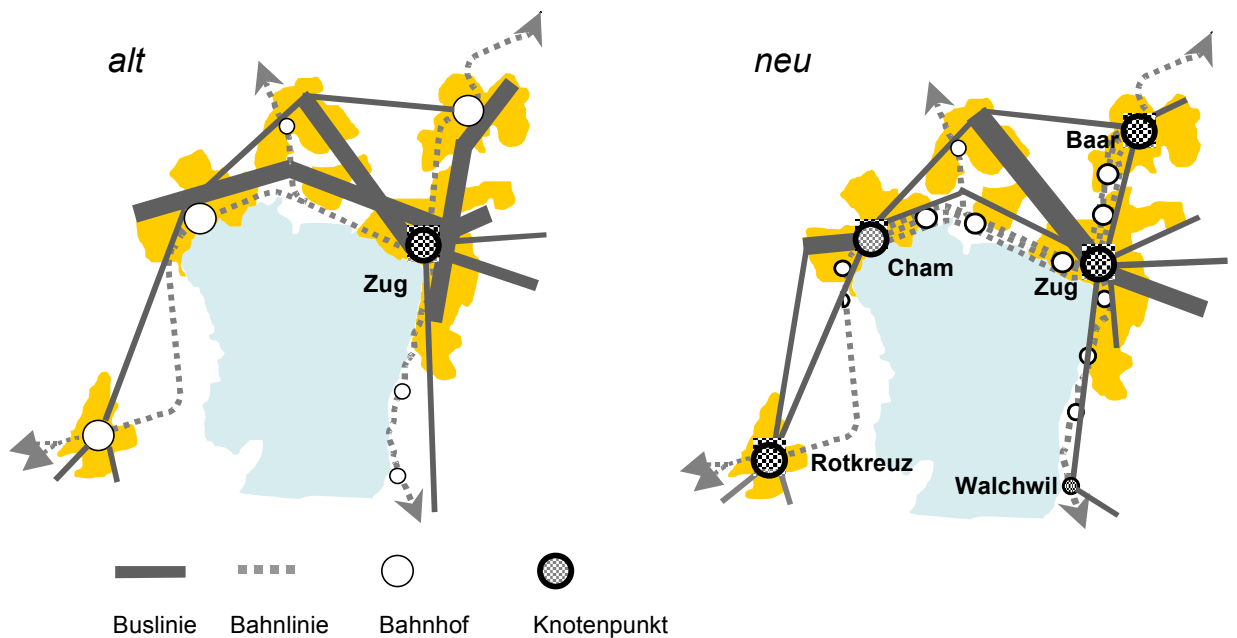
Bus und Bahn können nur mit einem Gesamtsystem optimal verknüpft werden, was heute nicht der Fall ist. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass es im Busnetz immer noch Taktintervalle gibt, die mit denjenigen der Bahn nicht übereinstimmen, was an den Bahnhöfen immer wieder längere Wartezeiten ergibt. Für Reisende führt

dies zu einem schwer merkbaren Fahrplan. Die Forderung nach optimalen Transportketten, wie sie im Teilrichtplan Verkehr enthalten ist, kann heute nicht genügend erfüllt werden.

#### **4. Das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“**

In einem zweijährigen Entwicklungsprozess haben Volkswirtschaftsdirektion, ZVB und Stadt Zug ein Konzept für die Abstimmung des Bussystems auf die künftige Stadtbahn erarbeitet. Dabei wurden verschiedene Varianten entworfen. Mehrere dieser Varianten waren ungleich teurer als das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“. Die Stärken und Vorteile des heutigen Systems zu übernehmen und dessen Mängel zu beheben, waren die Ausgangspunkte für die Projektarbeiten zum Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“. Der Auftrag für diese Arbeiten bestand darin, ein Gesamtsystem mit durchgehenden Transportketten zu schaffen. Weitere Vorgaben bestanden darin, das Busnetz auf die Entwicklungen in den Bereichen Arbeiten, Wohnen und Freizeit auszurichten, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen und das Image des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu stärken.

### Schematische Darstellung des Buskonzepts

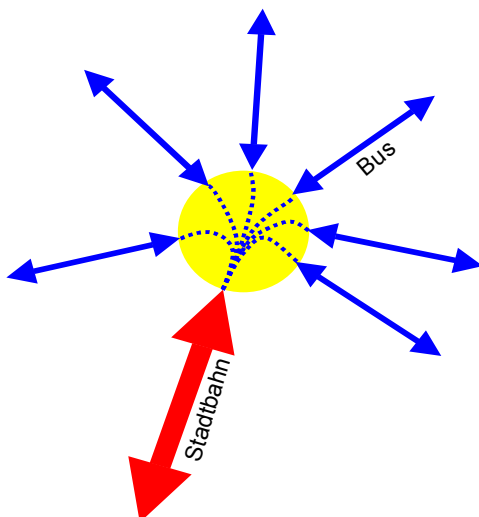


Prägende Elemente für das neue Angebotskonzept, das auf den 12. Dezember 2004 umgesetzt werden soll, sind die mit finanzieller Beteiligung des Kantons aufgewerteten Knotenpunkte Baar, Zug, Cham und Rotkreuz und der Takt der Bahn

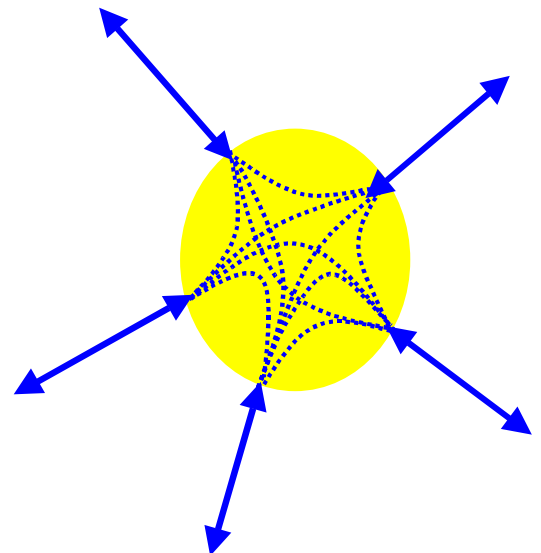
(15-, 30- oder 60-Minuten-Takt), der als Impulsgeber die idealen Anschlüsse vom und zum Busnetz vorgibt. Diese Abstimmung ist allerdings nur möglich, wenn die Taktintervalle der Buslinien denjenigen der Bahn durchgehend angeglichen werden. Dadurch entstehen an den erwähnten Knotenpunkten optimale Anschlüsse mit schlanken Umsteigevorgängen. Die Abstimmung zwischen Bus und Bahn bringt es mit sich, dass in den Knoten bis zu viermal mehr gegenseitige Anschluss- und Verbindungsmöglichkeiten als heute geschaffen werden können. Damit werden mehr Zugerinnen und Zuger Bahn und Bus benützen. Das neue System hat im Weiteren zur Folge, dass auch die Umsteigemöglichkeiten von Bus zu Bus markant erhöht werden können.

## Gegenseitige Vollanschlüsse im Bushof (Anschlussspinne)

Zwischen Stadtbahn und Buslinien



Innerhalb der Buslinien

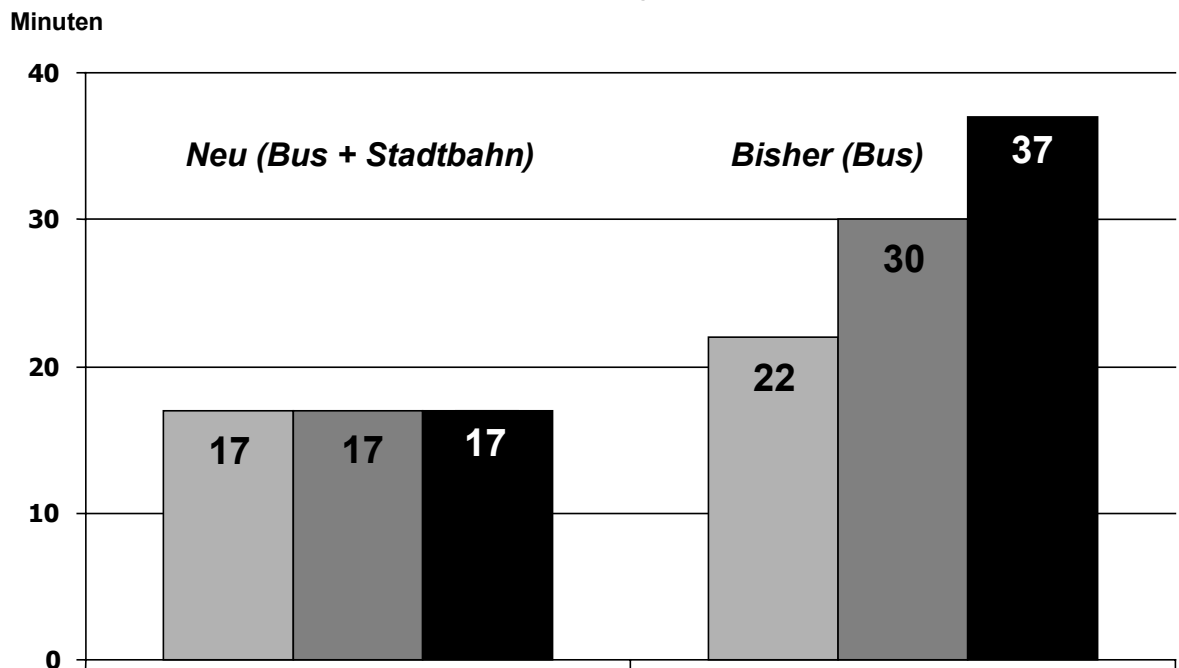




Die konsequente Anbindung der Buslinien an den Knotenpunkten Baar, Zug, Cham, Rotkreuz und Walchwil an die Stadtbahn bringt es mit sich, dass einzelne Linien gebrochen oder verkürzt werden. Beispielsweise werden die Linien aus Richtung Hünenberg, Sins und Neuheim an den Bahnhöfen Cham und Baar durchgehend auf die Stadtbahn ausgerichtet und nicht wie heute durchwegs auf den überlasteten Strassen direkt nach Zug weitergeführt. Indem jedoch in den erwähnten Knotenpunkten optimale Anschlüsse an die Stadtbahn sowie an die übrigen Buslinien angeboten werden, können die Benutzerinnen und Benutzer dieser Linien von einer verlässlicheren Transportkette profitieren. Trotz zusätzlichen Umsteigevorgängen ergeben sich kürzere Reisezeiten, da die Reisenden auf den Zulaufstrecken nach Zug die Staus auf den Strassen mit der Stadtbahn umfahren können. So wird mit Inbetriebnahme des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“ die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs zwischen den Aussengemeinden und Zug markant kürzer werden, beispielsweise wird die Reisezeit zwischen den Zentren von Hünenberg und Zug in der stauanfälligen Hauptverkehrszeit knapp unter die Hälfte der heutigen Reisezeit fallen.



## Reisezeiten Hünenberg Dorf nach Zug Zentrum (inkl Ø Fussweg Tür/Tür)



Verkehrsaufkommen:

gering mittel hoch

Da die Stadtbahn neu das Rückgrat der Verkehrserschliessung im Kanton Zug bilden wird, können zwischen dem Ennetseegebiet und der Stadt Zug die bisherigen Schnellbusse, die zur Zeit die gleiche Aufgabe wie künftig die Stadtbahn erfüllen, aus dem Angebot gestrichen werden. Da die Buslinien auch weiterhin diejenigen Gebiete, die zwischen den Stadtbahnhaltestellen liegen, zu bedienen haben, wird es jedoch nicht möglich sein, parallel zur Stadtbahn verkehrende Buslinien aufzuheben. Hingegen ist vorgesehen, auf einzelnen dieser Linien in den Hauptverkehrszeiten das Angebot auszudünnen, weil die Stadtbahn diejenigen Fahrgäste, die vor allem längere Distanzen zurücklegen oder Anschlüsse an die Fernverkehrszüge im Knoten Zug suchen, übernehmen wird.

Mit dem neuen Konzept sollen auch zusätzliche Wohn- und Arbeitsgebiete, die bisher nur ungenügend erschlossen werden konnten, mit Direktverbindungen ins Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden:

- So soll beispielsweise mit einer Verlängerung der Buslinie bis Inwil Kirche erreicht werden, dass täglich 400 bis 500 regelmässige Benutzerinnen und Benutzerinnen des öffentlichen Verkehrs eine direkte Verbindung nach Zug erhalten.
- Mit einem neuen Bedienungskonzept für das Ennetseegebiet können die Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Hünenberg (Bösch) und Risch (Rotkreuz) besser als heute bedient werden. Das neue Bedienungskonzept hat zudem zur Folge, dass der Raum Hünenberg eine Direktverbindung an den Bahnhof Rotkreuz erhält, wo stündlich Fernverkehrsverbindungen Richtung Luzern und Zürich bestehen.
- Die im Teilrichtplan Verkehr für die Berggemeinden verlangten Angebotsverbesserungen (V 1.6/3) sind im Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ enthalten, zu einem grossen Teil konnten sie jedoch bereits zusammen mit den Angebotsausbauten für das Jahr 2003 vorgezogen werden.

Auslastung und Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr werden dank des Zusammenwirkens von Busnetz und Stadtbahn besser. Das System wird in der Lage sein, die anspruchsvollen Vorgaben des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts und des Teilrichtplans Verkehr zu erfüllen. Der öffentliche Verkehr kann damit einen wesentlichen Teil der zusätzlichen Mobilität der kommenden Jahre übernehmen. Insofern kann das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ auch einen Beitrag zur Entlastung des bereits heute an die Kapazitätsgrenzen stossenden Strassennetzes leisten.

Mit der Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Wohn- und Arbeitsgebiete kann der öffentliche Verkehr schliesslich auch die Standortattraktivität des Wirtschafts- und Lebensraums Zug nachhaltig steigern. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf kürzlich veröffentlichte Studien der Credit Suisse und der Zuger Wirtschaftsverbände (Strategiepapier Kompass Zug), in denen der öffentliche Verkehr für den Standort einen hohen Stellenwert erhält. Die Studien kommen zum Schluss, dass auch nach der Inbetriebnahme der Stadtbahn viel getan werden muss, um die Pendlerströme auf dem öffentlichen Verkehrsnetz abwickeln zu können.

## **5. Rechtliches und Planungssicherheit**

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV, BGS 751.31) legt der Kantonsrat das so genannte Busstreckennetz fest und der Regierungsrat erlässt das regionale Busliniennetz. Diese Kompetenz verknüpft der Regierungsrat mit der Erteilung eines jährlichen Leistungsauftrags an die ZVB, die gemäss § 6 des Gesetzes mit der Erschliessung des Kantons beauftragt ist. Die dafür nötigen Mittel werden im Voraus vereinbart. Mit dem Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ werden die einzelnen Kurse auf den Buslinien anders geführt bzw. getaktet. Davon ist das kantonale Busstreckennetz nicht betroffen und auch das Liniennetz wird nur marginal geändert. Hingegen ist für die Begründung einer wiederkehrenden Ausgabe eine gesetzliche Grundlage nötig. Mit der Genehmigung dieses Konzepts durch einen referendumspflichtigen Kantonsratsbeschluss wird diese Grundlage geschaffen.

Bisher wurden die finanziellen Mittel für die Abgeltung der Leistungen im öffentlichen Regionalverkehr jeweils auf dem Budgetweg beantragt. Dieses Vorgehen könnte grundsätzlich auch für das Angebot 2005 gewählt werden. Da die Mehrkosten jedoch erheblich sind, brauchen die verschiedenen Beteiligten Planungssicherheit. Die ZVB muss für das Konzept nicht nur aufwändige interne Arbeiten erbringen, sondern auch zusätzliches Fahrpersonal rekrutieren und weitere Busse beschaffen. Wie eingangs erwähnt, steht auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 im öffentlichen Verkehr des Kantons Zug ein Quantensprung bevor, der sowohl auf Seiten der Besteller als auch auf Seiten der beauftragten Transportunternehmungen Entscheide verlangt, die vor der Genehmigung des Staatsvoranschlags 2005 durch den Kantonsrat gefällt werden müssen.

In Anbetracht der grossen Veränderungen, die die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 für die Transportunternehmungen bringt, verlangt das Bundesamt für Verkehr, dass die Kantone die Leistungen im Regionalverkehr früher als sonst, das heisst bereits gegen Ende 2003 bestellen. Schliesslich muss das Angebot rechtzeitig im offiziellen Kursbuch veröffentlicht werden können.

Der Kanton kann aber die dem Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ zu Grunde liegenden Leistungen nur bestellen, wenn frühzeitig Klarheit besteht, wieviel Geld für die entsprechenden Angebotsanpassungen zur Verfügung steht. Wie bereits dargelegt, hat die Umsetzung des erwähnten Konzepts für die ZVB die Beschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen und die Anstellung von neuem Fahrdienstpersonal zur Folge. Auch für die Einleitung dieser Beschaffungsprozesse braucht es einen Vorlauf von rund einem Jahr.

## **6. Die Kosten**

In der Botschaft zur Volksabstimmung über den Stadtbahnkredit vom 4. März 2001 war man nach dem damaligen Stand des Wissens davon ausgegangen, die Abstimmung des Busnetzes auf die Stadtbahn ohne wesentliche zusätzliche Mehrkosten vornehmen zu können. In der Zwischenzeit hat sich ergeben, dass diese Aussage nicht haltbar ist, da anfänglich die Kosten zur Herstellung von durchgehenden Transportketten an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs aufgrund des frühen Planungsstands unterschätzt worden sind. Insbesondere handelt es sich um so genannte Standkosten zum Abwarten der Anschlüsse Bahn/Bus bzw. Bus/Bus. Wie wir nachfolgend aufzeigen werden, sind nicht die gesamten Mehrkosten auf die Einführung des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“ zurückzuführen, sondern fast zur Hälfte durch strukturelle und kapazitätsmässige Gründe bedingt. Die in diesem Zusammenhang eingetretene Entwicklung konnte im Zeitpunkt der Abfassung der Botschaft zum Stadtbahnkredit nicht vorhergesehen werden. Zudem ist anzumerken, dass sich der Bund in den vergangenen Jahren im Regionalverkehr kontinuierlich auf Kosten der Kantone entlastet hat.

Im laufenden Fahrplanjahr 2003 zahlen der Kanton und die Gemeinden der ZVB für die Leistungen im Regionalverkehr eine Abgeltung von rund 11,3 Millionen Franken an die Gesamtkosten der Unternehmung von etwa 29,5 Millionen Franken. Die Abgeltung wird sich für das Fahrplanjahr 2004 um rund 1 Million Franken erhöhen.

Dies ist im Budgetentwurf 2004 berücksichtigt. Die Gründe für diese Erhöhung sind allesamt strukturell oder verkehrsraumbedingt (Staukosten). Das Angebot wird nicht ausgebaut.

Die Vorabklärungen zum Budget 2005 auf der Basis von Richtofferten der ZVB gehen von jährlichen Mehrkosten für Kanton und Gemeinden für den Regionalverkehr gegenüber der Abgeltung 2004 von rund 4 Millionen Franken aus - dies unter der Annahme, dass auch die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer Tarifierhöhung von mindestens 10 Prozent einen angemessenen Beitrag leisten werden.

Von den Mehrkosten von 4 Millionen Franken werden mit dieser Vorlage im Sinne eines vorgezogenen Budgetkredits für die Realisierung des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“ maximal 2,5 Millionen Franken durch den Kantonsrat gesprochen. Diese 2,5 Millionen Franken sind direkte Folgekosten aus der Abstimmung des Busnetzes mit der Stadtbahn. Es handelt sich dabei um die Kosten für Taktverdichtungen und für die Herstellung von durchgehenden Transportketten an den Verknüpfungspunkten mit der Stadtbahn. Das Betriebskilometerangebot der ZVB wird sich dadurch um rund 10 Prozent erhöhen, was Mehrkosten von rund 1 Million Franken zur Folge hat. Der Einsatz von zusätzlichen Bussen für die Erbringung dieser Leistungen (insbesondere für die so genannte Anschlussgarantie) schlägt mit etwa 1,5 Millionen Franken zu Buch. Die Gemeinden beteiligen sich an diesen Kosten zu einem Viertel. Die Anteile der einzelnen Gemeinden an den Mehrkosten werden in etwa dem heutigen Verteilschlüssel entsprechen.

Nicht Teil des Budgetkreditanspruchs sind weitere Kosten, die im Staatsvoranschlag enthalten sein werden. Dieser Teil der Mehrkosten ist vollumfänglich fremdbestimmt und weder von der Unternehmung, noch vom Kanton beeinflussbar. Heute leistet der Kanton gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr an die ZVB einen Betriebsbeitrag von rund 11 Millionen Franken. Dieser Betrag erhöht sich jährlich um die so genannten strukturellen und kapazitätsmässigen Kosten, ohne dass sich das Angebot deshalb verändern würde. Diese Kosten würden auch bei allen anderen Konzepten ab 2005 anfallen, weshalb sie gemäss § 2 des Beschlusses ausgenommen sind. Diese Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- Rund 0,8 Millionen Franken betreffen kapazitätsmässige Kosten. Dabei geht es um Angebotsverdichtungen aufgrund der grossen Nachfrage auf den Hauptlinien, insbesondere auf der Linie Zug-Steinhausen. Da die ZVB eine vom Bund vorgeschriebene Transportpflicht hat, fallen diese Kosten in jedem Fall an. Die Gemeinden beteiligen sich daran zu einem Viertel.
- Weitere etwa 0,7 Millionen Franken ergeben sich für bekannte strukturelle Mehrkosten, die auch anfallen würden, wenn das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ nicht umgesetzt würde. Es sind dies die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf den Abgeltungsbeträgen von 2,7 auf 3,5 Prozent sowie die steigenden Arbeitgeberanteile für die Pensionskasse Ascoop der ZVB. Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang aber auch Folgekosten für Massnahmen zur Luftreinhaltung und zur Gleichstellung der Behinderten. Die Gemeinden beteiligen sich auch hier im Umfang von einem Viertel.

Der angebehrte vorgezogene Budgetkredit bezieht sich - wie erwähnt - neben den strukturellen und den kapazitätsmässigen Kosten auch nicht auf das bisherige Fahrplanangebot im öffentlichen Regionalverkehr sowie auf allfällige Ausbauten der S-Bahn Zürich. Zudem sind heute noch nicht alle weiteren Kostenfaktoren abschätzbar, zum Beispiel eventuelle Zusatzbelastungen im Bereich Regionalverkehr, die den Kantonen aufgrund des Entlastungsprogramms des Bundes überbunden werden, und Auswirkungen aufgrund von Änderungen im übergeordneten Tarifwesen und im Tarifverbundbereich. Die Abgeltungen können sich zudem noch auf Grund des Bundesanteils, der erst im Jahr 2004 festgelegt wird, verändern.

Die in der Stadtbahn-Abstimmungsvorlage und im Bericht zum Objektkredit Stadtbahn ausgewiesenen höheren Betriebskosten der Stadtbahn von jährlich 2 Millionen Franken, an welchen sich die Gemeinden ebenfalls zu 25 Prozent beteiligen, werden mit dieser Vorlage nicht beantragt. Sie sind gebundene Ausgaben im Sinne des Finanzhaushaltgesetzes. Diese Betriebskosten wurden in der Zwischenzeit in einem Vertrag mit dem Geschäftsbereich Regionalverkehr der SBB abgesichert.

Die Abklärungen haben zudem ergeben, dass alle Offerten der ZVB sehr knapp kalkuliert sind und dass die Unternehmung sogar einige kostenrelevante Faktoren wie Lohnanpassung und Zinsen nicht verrechnet und durch unternehmensinterne Sparmassnahmen ausgleicht. Die ZVB kann die Kilometerpreise nicht günstiger anbieten, da sie betriebswirtschaftlich in fast allen Bereichen zu minimalen Ansätzen



arbeitet und organisatorisch keine Einsparungsmöglichkeiten (inkl. Overhead-Kosten) mehr vorhanden sind.

Der Regierungsrat beantragt, den jährlichen vorgezogenen Budgetkredit für das Jahr 2005 auszurichten. Dies bedeutet, dass diese Zusatzkosten sowie die strukturellen und kapazitätsmässigen Kosten ab 2005 regelmässig anfallen werden. Eine Veränderung der Kostenstruktur ist erst ab etwa 2010 zu erwarten. Die Gründe dafür sind folgende:

- Die Angebotsveränderungen im öffentlichen Verkehr (erste Teilergänzung Stadtbahn Zug und allenfalls erste Elemente des Feinverteilers) werden auch die Randbedingungen für das Buskonzept neu beeinflussen.
- Zudem sollten bis zu diesem Zeitpunkt auch die ersten Ergänzungen des Strassennetzes (Nordzufahrt, Umfahrung Cham und Tangente Neufeld) in Betrieb sein. Auch dies könnte die Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Verkehr verändern.

| <b>A) Investitionsrechnung</b>                                      | <b>2003</b> | <b>2004</b> | <b>2005</b> | <b>2006</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1. -> für Immobilien:<br>● bereits geplanter Betrag                 | 0           | 0           | 0           | 0           |
| 2. ● effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag                   | 0           | 0           | 0           | 0           |
| 3. -> für Einrichtungen und Mobiliar:<br>● bereits geplanter Betrag | 0           | 0           | 0           | 0           |
| 4. ● effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag                   | 0           | 0           | 0           | 0           |

| <b>B) Laufende Rechnung</b>                       | <b>2003</b> | <b>2004</b> | <b>2005</b> | <b>2006</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 5. ● bereits geplanter Betrag                     | 0           | 0           | 0           | 0           |
| 6. ● effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag | 0           | 0           | 2,5 Mio.    | 2,5 Mio.    |

## 7. Die Alternativen

Selbstverständlich haben die Volkswirtschaftsdirektion und die ZVB weitere Varianten und Alternativen zum vorliegenden Antrag studiert und gerechnet. Es hat sich gezeigt, dass alle Varianten, die auf dem Angebot 2003 basieren, aufgrund der

steigenden strukturellen und kapazitätsmässigen Kosten teurer sind als das heutige Angebot. Zudem sind verschiedene dieser Varianten betrieblich deutlich schlechter als das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ und würden den Umsteigeeffekt innerhalb des Systems öffentlicher Verkehr verringern. Angesichts der auf jeden Fall zu erwartenden Mehrkosten ist „Bahn und Bus aus einem Guss“ das einzige wirklich überzeugende Konzept, das langfristig bestehen kann.

Trotzdem sollen nachstehend die wichtigsten Alternativvarianten aufgezeigt werden.

#### **a) Beibehaltung des bisherigen Buskonzepts**

Als Alternative zum Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ wurde die Beibehaltung des bestehenden Bussystems geprüft. Dabei zeigte sich aber schnell, dass die vom Teilrichtplan Verkehr verlangten optimalen Umsteigebeziehungen mit der Stadtbahn (V 1.6/4) nicht gewährleistet werden können. Die Busse würden zu einem grossen Teil an der Stadtbahn vorbeifahren. Die finanziellen Mittel, die der Kanton Zug in die Infrastruktur für die Stadtbahn und die verschiedenen Bushöfe investiert, könnten ihren Nutzen nicht voll entfalten. Stadtbahn, Bus und Fernverkehr wären nicht ein in sich kohärentes Gesamtsystem und die einzelnen Verkehrsmittel wären nicht in der Lage, sich gegenseitig zu ergänzen und zu verstärken. Zudem war bei dieser Alternative zu berücksichtigen, dass die Busse nach wie vor auf die staugefährdeten Achsen des motorisierten Individualverkehrs angewiesen wären. Angesichts des stetig zunehmenden Verkehrs war abzusehen, dass sich die stau- und verkehrsraumbedingten Mehrkosten des Bussystems ohne entsprechenden Zusatznutzen für die Kundschaft von Jahr zu Jahr erhöhen würden. Was das heissen könnte, mag folgende Grössenordnung zeigen: Jeder zusätzliche Bus, der zur Erhöhung der Betriebsstabilität in den Umlauf eingefügt werden muss, verursacht jährliche Mehrkosten in der Höhe von 500'000 bis 700'000 Franken, ohne jedoch eine spürbare Angebotsverbesserung zu bringen. Wie bereits ausgeführt, wird das unveränderte Angebot 2003 im Jahr 2004 rund 1 Million Franken teurer, ohne dass ein Zusatznutzen generiert werden kann.

#### **b) Variante 2004 plus**

Die Variante 2004 plus geht davon aus, dass das Busnetz 2004, abgesehen von Anpassungen auf den Linien 3 und 32 in Baar und auf der Linie 51 in Cham, unverändert bleibt. Diese Variante hätte direkte Mehrkosten (ohne strukturelle und kapazitätsmässige Kosten) von rund 1,4 Millionen Franken im Vergleich zu den 2,5 Millionen Franken des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“ zur Folge. Die

meisten Nachteile der Variante „Beibehaltung des bisherigen Buskonzepts“ (Ziff. 7a) würden weiterhin bestehen und lediglich im Raum Baar und Cham würde die Anknüpfung an die Stadtbahn gegenüber heute verbessert. Die Busse würden auch bei dieser Variante mit zunehmender Tendenz ebenfalls auf den überlasteten Strassen stecken bleiben.

**c) Variante Abbau Stadtbahnangebot**

Denkbar wäre es auch, durch einen Abbau des Stadtbahnangebots die Kosten für die Anschlüsse der Busse auf die Stadtbahn gegenüber dem Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ zu senken. Denkbar wäre es zum Beispiel, den Stadtbahntakt am Sonntag und allenfalls auch am Samstag auf den Stundentakt zu verringern (Stadtbahnvorlage Halbstundentakt) und/oder den Viertelstundentakt von Montag bis Freitag am Morgen später und am Abend früher zu Lasten eines Halbstundentakts zu verkürzen. Die Mehrkosten beim Busverkehr würden um rund 1 Million Franken sinken, gleichzeitig würden aber die Tariferträge überproportional einbrechen, was netto zu einer finanziellen Mehrbelastung gegenüber dem Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ führen würde. Mit dieser Variante kann das den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im Rahmen der Stadtbahnabstimmung in Aussicht gestellte Stadtbahnangebot nicht mehr garantiert werden. Zudem ergeben sich bei gewissen Varianten im Stadtbahnangebot keine Verbesserungen und an Wochenenden sogar Verschlechterungen gegenüber dem heutigen Regionalzugsangebot, was angesichts des Grundsatzes der Nachfrageorientierung im öffentlichen Verkehr gemäss Teilrichtplan Verkehr nicht haltbar ist.

**d) Variante Zusammenlegung von Regionalbuslinien**

Auf der Grundlage des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“ wurde auch die Zusammenlegung der ZVB-Linien 4 und 6 im Raum Cham, Steinhausen und Zug studiert. Auf den ersten Blick könnten mit dieser Variante beim Fahrzeugeinsatz erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden. Andererseits würden für die Kundschaft aber auch gewichtige Nachteile resultieren: So könnte im Knoten Cham die Transportkette mit der Stadtbahn nicht mehr gewährleistet werden. Je nach Linienführung wäre es zudem nicht mehr möglich, einzelne Wohnquartiere im Westen der Stadt Zug mit den Regionalbussen zu bedienen. Viele Reisende, die nicht im Einzugsbereich der Stadtbahnhaltestellen wohnen, würden zwischen Cham und Zug zu Umwegfahrten gezwungen. Es ist auch fraglich, ob bei dieser Variante Regionalbuslinien auf dem Gebiet der Stadt Zug künftig mit Ortsbuslinien verknüpft werden könnten, wie dies im Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ vorgesehen

ist. Es ist zu befürchten, dass die Regionalbuslinien im Gebiet Cham, Steinhausen und Zug durch die erwähnten Nachteile an Attraktivität verlören, was sich wiederum negativ auf die Tarifeinnahmen auswirken würde. Aufgrund dieser Ausgangslage gehen wir davon aus, dass bei der Variante Zusammenlegung unter dem Strich mit jährlichen Nettoeinsparungen von 200'000 bis 250'000 Franken gerechnet werden könnte.

**e) Variante keine Mehrkosten**

Im Zuge der zugerischen Finanzpolitik der kommenden Jahre wird immer mehr der Ruf nach Kostenplafonierung oder sogar Kostenabbau laut. Dies dürfte auch im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs thematisiert werden. Der Regierungsrat weist mit Nachdruck darauf hin, dass die fremdbestimmten Kosten des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren kontinuierlich zunehmen werden (Staukosten, Steuer- und Zollkosten usw.). Wenn nach Einführung der Stadtbahn sowohl bei der Bahn als auch beim Bus keine Mehrkosten gegenüber heute möglich sind, wird dies einen gravierenden Leistungsabbau zur Folge haben. Dies bedeutet beispielsweise, dass die meisten Angebotsverbesserungen der letzten Jahre (Taktverdichtungen ins Aegerital und nach Menzingen, Taktverdichtungen auf den Tallinien, Schnellbusse ausserhalb des Stadtbahnperimeters, Fahrplanverbesserungen im Abend- und Nachtangebot) aufgegeben werden müssten. Damit würde der Kanton Zug trotz markant gestiegener Mobilitätsbedürfnisse im öffentlichen Verkehr auf einen Angebotsstand von ungefähr 1990 (im Busbereich) resp. auf einen Stand vor Einführung der Stadtbahn (im Bahnbereich) zurückgeworfen. Diese Option ist absolut unrealistisch, zeigt aber die an sich dramatische Entwicklung im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs auf.

Gesamthaft gesehen zeigt sich, dass keine Alternativvariante die Qualität von „Bahn und Bus aus einem Guss“ erreicht. Angesichts der Einsparungen gegenüber dieser Variante von maximal rund 1 Million Franken pro Jahr sind alle Alternativvarianten untauglich bzw. verschlechtern das Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs trotz Einführung der Stadtbahn. Dies kann sich ein dynamischer Lebens- und Wirtschaftsraum wie der Kanton Zug nicht leisten.

## 8. Ergebnisse der Vernehmlassung

Die Gemeinden sind zu Beginn des Jahres 2003 von der Volkswirtschaftsdirektion über die technischen Grundlagen des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“ (Netz, Linienverlauf, Taktintervalle usw.) informiert worden (vgl. Beilage im Anhang). Noch nicht bekannt waren zu diesem Zeitpunkt die Kosten für die Realisierung des Konzepts. Die erwähnten Grundlagen sind anschliessend den Gemeinden zur Konsultation unterbreitet worden. Verschiedene Gemeinden haben in dieses Verfahren ihre Verkehrskommissionen einbezogen. In den Rückmeldungen an die Volkswirtschaftsdirektion wurden von einzelnen Gemeinden verschiedene Ausbauten des Konzepts angeregt, die jedoch bei der Weiterbearbeitung aus Kostengründen zum grössten Teil nicht berücksichtigt werden konnten.

Nachdem die Kosten bekannt waren, hat der Regierungsrat am 8. Juli 2003 beschlossen, das weiterbearbeitete Konzept den Gemeinden und der ZVB zur erneuten Vernehmlassung zu unterbreiten. Diese Vernehmlassung hat folgende Ergebnisse erbracht: Mit Ausnahme der Gemeinde Baar äussern sich sämtliche Vernehmlassungsteilnehmer grundsätzlich positiv zum Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ und stellen sich hinter die entsprechende Kantonsratsvorlage. In vielen Stellungnahmen wird jedoch Besorgnis über die steigenden Kosten im Regionalverkehr zum Ausdruck gebracht. In diesem Zusammenhang werden baldmöglichst detailliertere Informationen über die Kostenentwicklung und deren Auswirkungen auf die Gemeinden gewünscht.

Der Gemeinderat von Baar, der zum Kantonsratsantrag keine zustimmende Stellungnahme abgeben will, kann sich nicht damit einverstanden erklären, dass die ZVB-Linie 3 in Baar künftig über den Bahnhofplatz geführt werden soll. Der Gemeinderat von Hünenberg bedauert den Wegfall der innerörtlichen Busverbindung zwischen dem Ortszentrum und dem Seegebiet und fordert in diesem Zusammenhang die Weiterführung der neuen Buslinie Rotkreuz-Hünenberg ab dem Dorfzentrum zum Zythus als Regionalverkehrslinie. Der Gemeinderat von Steinhausen vermisst im vorgelegten Konzept die Verknüpfung des regionalen Busverkehrs am Bahnhof Steinhausen mit der Linie S9 der Zürcher S-Bahn. Von Seiten der Stadt Zug wird unter anderem eine gesetzliche Neudefinition des Orts- und Regionalverkehrs und damit zusammenhängend eine neue Kostenverteilung unter den Gemeinden verlangt. Weitere Gemeinden regen Angebotsverdichtungen und sinnvolle Verknüpfungen des Regionalverkehrs mit dem Ortsverkehr an. Die ZVB weist in ihrer

Stellungnahme vor allem auf die knappen zeitlichen Verhältnisse zur Umsetzung des Konzepts (Rekrutierung von Personal und Beschaffung von Fahrzeugen) hin.

Zu den Einwendungen und Bemerkungen der Gemeinden nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

- Die Verknüpfung der Buslinien an den Bahnhöfen mit der Stadtbahn und dem Fernverkehr ist ein zentraler Bestandteil des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“. Es ist daher unabdingbar, dass in Baar mit der ZVB-Linie 3 auch die nachfragestärkste Linie dieses Gebiets über den Bahnhof geführt wird. Damit kann nicht nur die Verbindung zur Stadtbahn hergestellt, sondern auch der Anschluss an den Fernverkehr gewährt werden, erhält doch Baar ab dem 12. Dezember 2004 stündlich je eine Fernverkehrsverbindung Richtung Zürich und Richtung Zug-Luzern. Der Regierungsrat hält demzufolge daran fest, die ZVB-Linie 3 in Baar künftig über den Bahnhof zu führen.
- Da es die Aufgabe von regionalen Buslinien ist, Ortszentren mit Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs zu verbinden, soll die neue Regionalbuslinie Hünenberg-Rotkreuz zwischen dem Ortszentrum von Hünenberg und dem Bahnhof Rotkreuz als Regionallinie angeboten werden. Die Weiterführung dieser Linie von Hünenberg zum Zythus ist betrieblich machbar. Da es sich dabei jedoch eindeutig um eine innerörtliche Erschliessung handelt, fällt deren Betrieb als Linie des Ortsverkehrs in die finanzielle Kompetenz der Gemeinde, abgesehen davon, dass die Aufnahme der erwähnten Verlängerung ins Regionalverkehrsangebot den für das Konzept zur Verfügung stehenden Kostenrahmen sprengen würde.
- Die von der Stadt Zug verlangte Neudefinition des Orts- und Regionalverkehrs müsste im Rahmen einer Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr geprüft werden. Bei dieser Revision handelt es sich aber um eine umfassende und komplexe Gesetzgebungsarbeit mit grossen Auswirkungen auf Kanton und Gemeinden, bei der auch die bevorstehenden Gesetzesänderungen auf Bundesebene berücksichtigt werden müssen. Eine Inkraftsetzung der revidierten kantonalen Gesetzgebung ist deshalb frühestens nach Inbetriebnahme der Stadtbahn und des neuen Buskonzepts möglich.

- Weitere von den Gemeinden vorgebrachte Wünsche werden nach dem Beschluss des Kantonsrats im Rahmen der Detailarbeiten geprüft. Es ist möglich, dass einzelne Optimierungsvorschläge berücksichtigt werden können, falls dadurch nicht zusätzliche Kosten anfallen oder Grundelemente des Konzepts „Bahn und Bus aus einem Guss“ gefährdet werden. Im Verlauf der Detailarbeiten sollen die Gemeinden im Sinne von Budgetvorgaben auch näher über die finanziellen Auswirkungen des Konzepts informiert werden.

## 9. Antrag

Die Einführung der Stadtbahn Zug am 12. Dezember 2004 ergibt zusammen mit den Neuerungen im Bereich von Bahn 2000 einen Quantensprung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug. Dieser ist zwingend nötig, um die Ansprüche des dynamischen Lebens- und Wirtschaftsraums Zug an die Mobilität zu erfüllen. Das System funktioniert aber nur dann, wenn die Busse ihre Aufgabe als Zubringer auf die Bahn (Stadtbahn/S-Bahn Zürich/Fernverkehrsangebot) erfüllen. Das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ wird dieser Anforderung gerecht, kostet aber seinen Preis. Die Alternative kann trotzdem keine geringere Kostensteigerung oder gar eine Kostenplafonierung sein, denn diese hätten eine inakzeptable Standortverschlechterung unseres Lebens- und Wirtschaftsraums zur Folge.

Wir **b e a n t r a g e n** Ihnen,

auf die Vorlage Nr. 1171.2 - 11287 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 23. September 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio

## Anhang

Linienetz ZVB 2005

300/sk

### Das regionale Busnetz 2005 der Zugerland Verkehrsbetriebe AG

| <i>Linie</i>              | <i>Linien-<br/>nummer <sup>1)</sup></i> | <i>Takt Hauptver-<br/>kehrszeit Werktag</i> | <i>Anbindung an Bahnnetz</i> |
|---------------------------|---|---|------------------------------|
| Zug-Oberägeri             | 1                                       | 15 Minuten <sup>2)</sup>                    | Zug                          |
| Zug-Menzingen             | 2                                       | 15 Minuten                                  | Zug                          |
| Baar-Zug-Oberwil          | 3                                       | 15 Minuten                                  | Baar und Zug                 |
| Inwil-Zug-Cham            | 4A                                      | 15 Minuten                                  | Zug und Cham                 |
| Zug-Steinhausen           | 6                                       | 7,5 Minuten <sup>3)</sup>                   | Zug                          |
| Zug-Walchwil              | 15A                                     | 30 Minuten                                  | Zug                          |
| Walchwil-Arth-Goldau      | 15B                                     | 30 Minuten                                  | Walchwil und Arth-Goldau     |
| Cham-Hünenberg            | 4B                                      | 15 Minuten                                  | Cham                         |
| Cham-Sins                 | 7                                       | 60 Minuten                                  | Cham                         |
| Cham-Rumentikon           | 51                                      | 15 Minuten                                  | Cham                         |
| Cham-Pfad                 | 42                                      | 30 Minuten <sup>4)</sup>                    | Cham                         |
| Cham-Bösch-Rotkreuz       | 61B                                     | 30 Minuten                                  | Cham und Rotkreuz            |
| Hünenberg-Bösch-Rotkreuz  | 44                                      | 30 Minuten                                  | Rotkreuz                     |
| Rotkreuz-Küssnacht        | 16                                      | 30 Minuten                                  | Rotkreuz                     |
| Baar-Steinhausen-Cham     | 61A                                     | 15 Minuten                                  | Baar und Cham                |
| Baar-Sihlbrugg-Neuheim    | 14                                      | 15 Minuten                                  | Baar                         |
| Baar-Blickensdorf         | 32                                      | 30 Minuten <sup>4)</sup>                    | Baar                         |
| Baar-Inwil (-Arbach-Zug)  | 33                                      | 30 Minuten <sup>4)</sup>                    | Baar                         |
| Baar-Talacher-Allenwinden | 34                                      | 30 Minuten <sup>4)</sup>                    | Baar                         |
| Oberägeri-Sattel          | 9                                       | 60 Minuten                                  | Zug (via Linie 1)            |
| Oberägeri-Giregg (-Raten) | 10                                      | 30 Minuten                                  | Zug (via Linie 1)            |

<sup>1)</sup> Es handelt sich noch nicht um die definitive Nummerierung der einzelnen Linien.

<sup>2)</sup> Aus Kapazitätsgründen wird der 15-Minuten-Takt durch ein Schnellbusangebot überlagert.

<sup>3)</sup> Die Verdichtung vom 15- zum 7,5-Minuten-Takt erfolgt aus Kapazitätsgründen.

<sup>4)</sup> Es handelt sich um ein gemischtes Regional- und Ortsbusangebot (Finanzierung nach geltender Praxis).