

POSTULAT VON MAX UEBELHART UND MAJA DÜBENDORFER CHRISTEN
BETREFFEND LINIENFÜHRUNG DER BUSLINIE NR. 3, BAAR - ZUG - OBERWIL

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 1. JUNI 2004

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Max Uebelhart und Maja Dübendorfer Christen, Baar, sowie eine Mitunterzeichnerin und sieben Mitunterzeichner haben am 8. April 2004 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die geplante neue Linienführung des Busses Nr. 3 an Hand des folgenden Berichtes nochmals zu überarbeiten.

Zur Begründung wird ausgeführt, dass sich der Gemeinderat Baar stets negativ zur neuen Linienführung geäußert habe und durch eine Petition des Gewerbevereins Baar unterstützt werde. Zudem gebe der Bus auf der Dorfstrasse für den gesamten motorisierten Verkehr den Takt vor und das kurz vor Fertigstellung stehende Projekt Rathausplatz sei in der Planung massiv abgeändert worden, damit für die Umsteigehaltestelle Kreuzplatz der entsprechende Raum zur Verfügung gestellt werden konnte. Die neu in der Marktgasse angeordneten Bushaltestellen seien falsch konzipiert und würden den Individualverkehr auf der Kantonsstrasse massiv stören. Da beim Landerwerb noch keine Einigung erzielt werden konnte, müssten die Haltestellen auf jeden Fall während einiger Zeit auf der Fahrbahn markiert werden.

Wir erstatten Ihnen nachfolgend Bericht und Antrag:

Der Kantonsrat hat mit inzwischen rechtskräftigem Beschluss vom 18. Dezember 2003 dem Konzept zur optimalen Abstimmung des Busnetzes auf die Stadtbahn Zug ("Bahn und Bus aus einem Guss") zugestimmt und die entsprechenden finanziellen

Mittel für die konzeptbedingten betrieblichen Mehrkosten genehmigt. In diesem Konzept war auch die neue Führung der ZVB-Linie 3 via Bahnhof Baar enthalten. Im Bericht an den Kantonsrat wurde nämlich offen dargelegt, dass sich der Gemeinderat von Baar im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens gegen die im Konzept enthaltene Führung der ZVB-Linie 3 via Bahnhof Baar ausgesprochen und verlangt hatte, diese im Ortszentrum von Baar weiterhin über die Dorfstrasse verkehren zu lassen. Der vorberatenden Kommission für den öffentlichen Verkehr wurde die ablehnende Haltung der Gemeinde Baar ausdrücklich bekannt gegeben. In der Folge gab es jedoch keine Interventionen zu Gunsten der Beibehaltung der bisherigen Linienführung im Zentrum von Baar. Während der kantonsrätlichen Beratung wurde die Problematik von der Postulantin angesprochen, es fand aber keine weitere Diskussion in dieser Angelegenheit statt.

Zuständig für die Festlegung der Linienführung von regionalen Buslinien ist nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr der Regierungsrat. Dieser hat dafür zu sorgen, dass das vom Gesetz verlangte kohärente und aufeinander abgestimmte Bussystem der Zuger Bevölkerung zur Verfügung steht. Für die Inbetriebnahme der Stadtbahn hat der Regierungsrat stets den Grundsatz vertreten, dass die wichtigen Stadtbahnbahnhöfe Zug, Baar, Cham, Rotkreuz und Walchwil von den Regionalbussen angefahren werden und die Bahnhöfe zu Umsteigeorten für die Beziehung Bus/Bus und Bahn/Bus werden. Im Konzept "Bahn und Bus aus einem Guss" ist dieser Grundsatz konsequent umgesetzt worden. Dies führt zu Veränderungen im Busliniennetz, indem verschiedene Buslinien neu ihren Endpunkt an einem Bahnhof haben oder zu neuen Linienführungen in den Zentren von Cham und Baar.

Ein zentrales Element des Konzepts "Bahn und Bus aus einem Guss" ist die Verknüpfung der Buslinien an den wichtigsten Bahnhöfen mit der Stadtbahn und dem Fernverkehr, um so ein kohärentes Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs mit optimalen Transportketten zu erhalten. Um diese Verknüpfung erst zu ermöglichen, hat sich der Kanton in den vergangenen Jahren mit erheblichen finanziellen Mitteln am Bau der notwendigen Infrastrukturausbauten beteiligt. So hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 31. August 2000 einen Kantonsbeitrag von maximal 710'000 Franken an die Kosten des Bushofs am Bahnhof Baar sowie einen solchen von maximal 85'500 Franken für die Erstellung von Veloparkierungsanlagen im Umfeld des dortigen Bahnhofs gesprochen. Auf Seite des Kantons besteht daher ein hohes Interesse daran, diese baulichen Investitionen in Zukunft auch optimal in den Dienst des Kundennutzens stellen zu können.

Mit den Gebieten auf beiden Seiten der Langgasse sowie den Ortsteilen Schutzengel und Lättich hat die ZVB-Linie 3 im nordöstlichen Teil der Gemeinde Baar ein Einzugsgebiet, in dem gegenwärtig rund 3'800 Personen wohnen und 1'500 Personen arbeiten. Mit der neuen Linienführung kann die ZVB-Linie 3 ab dem 12. Dezember 2004 am Bahnhof von Baar nicht nur mit der Stadtbahn, der S-Bahn Zürich und den Interregio-Zügen der SBB, sondern auch mit allen übrigen Buslinien des Regional- und Ortsverkehrs, die ihren Ausgangs- und Endpunkt am Bahnhof Baar haben, vernetzt werden. Für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs ergeben sich dadurch bessere und häufigere Umsteigemöglichkeiten, als dies im heutigen System der Fall ist.

Der Bahnhof Baar wird mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn gegenüber heute massiv aufgewertet. Da Baar ab dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 neben 4 Stadtbahnhalten pro Stunde neu stündlich auch je einen Fernverkehrshalt von und nach Zürich resp. Zug - Luzern erhalten wird, können die Busse künftig auch Anschlüsse an den Fernverkehr der Bahn vermitteln. Dies wird vor allem für Arbeits- und Ausbildungspendler aus dem Raum Baar eine markante Verbesserung bringen. Mit den vier Stadtbahnen pro Stunde, dem stündlich verkehrenden Zug der S-Bahn-Linie S 21 sowie den beiden Fernverkehrszügen erlebt der Bahnhof Baar am 12. Dezember 2004 bei der Anzahl der angebotenen Verbindungen einen Quantensprung im Vergleich zum heutigen Angebot. Dass die SBB diese neue Ausgangslage durchaus positiv beurteilen, beweist die Tatsache, dass sie bereit sind, erhebliche finanzielle Mittel in den Neubau des Bahnhofs Baar zu investieren.

Auch nach dem 12. Dezember 2004 wird das Ortszentrum von Baar weiterhin gut durch den öffentlichen Busverkehr erschlossen. Die Buslinien mit Ausgangs- und Endpunkt am Bahnhof werden weiterhin mindestens in einer Richtung durch die Dorfstrasse verkehren und damit auch die dortigen Haltestellen bedienen. Darunter befinden sich neben regionalen Buslinien auch sämtliche Ortsbuslinien der Gemeinde Baar, die ebenfalls konsequent an den Bahnhof geführt werden. Gegenwärtig sind auf der Dorfstrasse in einer Richtung pro Tag rund 200 Durchfahrten von Linienbussen zu verzeichnen, künftig werden es gemäss dem veröffentlichten Fahrplanentwurf rund 170 Durchfahrten in einer Richtung sein. Es handelt sich dabei um die Busse der ZVB-Linien 8 (Baar-Steinhausen-Cham-Rotkreuz, bisher Linie 61), 31 (Baar-Neuheim, bisher Linie 14), 32 (Baar-Blickensdorf), 33 (Baar-Inwil-Arbach) und 34 (Baar-Talacher-Allenwinden). Dadurch bleibt auch der vom Gemeinderat und den Postulanten in die Diskussion eingebrachte Verkehrsberuhigungseffekt durch den

öffentlichen Verkehr im Dorfbereich weiterhin erhalten. Die Fahrzeit der ZVB-Linie 3 in Baar Richtung Zug und umgekehrt wird aufgrund der neuen Linienführung nicht verlängert. Die Aufenthaltszeiten am Bahnhof Baar für durchfahrende Reisende sind kurz.

Mitte März fand eine Besprechung zwischen den Vertretern der Gemeinde Baar, dem Präsidenten des Gewerbevereins Baar und einer Delegation der federführenden Volkswirtschaftsdirektion und nicht - wie im Postulatstext irrtümlich erwähnt - der Baudirektion statt. Dabei wurde festgehalten, die im Konzept "Bahn und Bus aus einem Guss" enthaltene Linienführung der ZVB-Linie 3 über den Bahnhof Baar am 12. Dezember 2004 in Betrieb zu nehmen. Auf Wunsch der Gemeinde werden jedoch im gegenwärtigen Zeitpunkt im Bereich des Kreuzplatzes keine neuen und definitiven Haltestellen gebaut, sondern provisorische Haltestellen auf der Fahrbahn markiert. Nach einer einjährigen Betriebsphase mit der neuen Linienführung via Bahnhof sollen die Bus-Benützerinnen und -Benutzer über die Akzeptanz des neuen Angebots befragt werden. Je nach Ergebnis der Befragung, ist der Kanton bereit, die Frage der Linienführung nochmals zu thematisieren.

Der Regierungsrat hat die Petition des Gewerbevereins Baar "gegen eine vor-schnelle Änderung der Buslinie 3 in Baar" erhalten. Diese wurde vor Veröffentlichung des ersten Fahrplanentwurfs eingereicht, weshalb die Petitionäre noch nicht Kenntnis von den künftigen Anschluss- und Verbindungsmöglichkeiten am Bahnhof Baar hatten. Der Regierungsrat hat durchaus für das Anliegen der Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der Petition Verständnis, da einige wenige Reisende und einige Gewerbetreibende gegenüber heute eine weniger komfortable Situation haben werden. Demgegenüber steht aber eine grosse Zahl von Reisenden, die mit dem neuen System deutlich bessere Reisebedingungen erhalten. Damit wird die Zubringerfunktion des Busnetzes auf die Stadtbahn verstärkt und die erheblichen kantonalen Mittel, die in den Bau und den Betrieb der Stadtbahn fliessen, werden besser genutzt. Es kann nicht das Ziel sein, einen Grossteil der Umsteigenden auf die Stadtbahn in Baar zu einem längeren Fussmarsch zu zwingen. Damit sinkt die Attraktivität der Stadtbahn und die Busse, deren Takt zwischen Baar und Zug ausgedünnt wird, um ein Parallelangebot zu vermeiden, werden überlastet sein. Da Beförderungspflicht besteht, müssten wieder teure Zusatzkurse eingekauft werden, obwohl gleichzeitig das Stadtbahnangebot weniger genutzt wäre als mit der neuen Verknüpfungphilosophie von Bahn und Bus an den Bahnhöfen. Es kann nicht sein, dass das neue

Konzept, das erhebliche Mittel bindet, in allen Zuger Bahnhöfen angewandt wird, nur in Baar nicht.

Verschiedentlich sind in der Diskussion noch andere Linienführungen vorgeschlagen worden. Beispielsweise könnten die Busse der Linie 3 aus Fahrtrichtung Zug bis zum Bahnhof Baar geführt und dort wieder gewendet werden, um über die Dorfstrasse ins Gebiet Lättich zu fahren bzw. die Busse aus Fahrtrichtung Lättich via Dorfstrasse an den Bahnhof zu führen. Technisch sind solche Lösungen machbar, sie führen aber zu Umwegfahrten für durchfahrende Reisende und zu einer Verlängerung der Fahrzeit, die in den Verkehrsspitzenzeiten nur durch zusätzliche teure Einsatzbusse aufgefangen werden kann. Der Regierungsrat lehnt deshalb solche Umwegfahrten ab und ist nicht bereit, die bereits sehr stark erhöhten Budgets für den öffentlichen Verkehr durch solche zusätzlichen Kosten noch weiter zu belasten.

Der Regierungsrat ist von der Wirksamkeit des neuen Systems überzeugt. Deshalb möchte er den Erfolg der neuen Linienführung durch die tatsächlichen Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs nach Inbetriebnahme der neuen Lösung beurteilen lassen. Wie vorstehend dargelegt, werden sich Umfang und Qualität der Angebote des öffentlichen Verkehrs im Knotenpunkt Baar ab dem 12. Dezember 2004 gegenüber dem heutigen Zustand markant verbessern. Aus diesem Grund wäre es nach Auffassung des Regierungsrats nicht fair, die Beurteilung der künftigen Linienführung durch die Bevölkerung resp. durch die Kundschaft des öffentlichen Verkehrs aufgrund der heutigen Situation am Bahnhof Baar vornehmen zu lassen.

Letztlich bringen die Stadtbahn und das neue Konzept "Bahn und Bus aus einem Guss" eine markante Verbesserung für die Erschliessung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug. So sollen die stark überlasteten Strassen, auf denen auch die Busse in den Spitzenzeiten stecken bleiben, entlastet oder zumindest nicht noch mehr belastet werden. Der Einsatz erheblicher öffentlicher Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs rechtfertigt sich nur, wenn auch ein optimales öffentliches Verkehrssystem damit zur Verfügung gestellt werden kann. Deshalb spricht sich der Regierungsrat klar für eine konsequente Umsetzung des Konzepts "Bahn und Bus aus einem Guss" und der damit verbundenen Linienführung der Busse über den Bahnhof Baar aus.

Gestützt auf diese Ausführungen **b e a n t r a g e n** wir Ihnen,

das Postulat von Max Uebelhart und Maja Dübendorfer Christen betreffend Linienführung der Buslinie Nr. 3, Baar - Zug - Oberwil vom 8. April 2004 (Vorlage Nr. 1228.1 - 11462) nicht erheblich zu erklären.

Zug, 1. Juni 2004

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete Fr. 2'040.--.