

INTERPELLATION VON BARBARA STRUB, MORITZ SCHMID UND
MONIKA BARMET

BETREFFEND FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS AUF DER
TANGENTE NEUFELD ALS VERBINDUNG ZWISCHEN BERG UND TAL
(VORLAGE NR. 1574.1 - 12472)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 30. OKTOBER 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. August 2007 haben die Kantonsräte Barbara Strub, Moritz Schmid und Monika Barmet eine Interpellation betreffend Förderung des öffentlichen Verkehrs auf der Tangente Neufeld als Verbindung zwischen Berg und Tal eingereicht. Sie sind der Auffassung, dass die Tangente auch für tägliche Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler aus den Berggemeinden einen Vorteil bringen könnte, wenn auf der Strassenverbindung auch Busse des öffentlichen Verkehrs, insbesondere als Schnellbusse, verkehren würden.

1. Ausgangslage

1.1 Tangente Zug/Baar

Die Tangente Neufeld hat eine neue Bezeichnung erhalten: Tangente Zug/Baar, weshalb nachfolgend diese neue Bezeichnung, welche der Funktion der Tangente besser gerecht wird, verwendet wird.

Die Tangente Zug/Baar vermittelt den Berggemeinden den seit Langem gewünschten direkten Anschluss an die Autobahn. Gleichzeitig ist sie das strassenseitige Rückgrat der aufstrebenden Arbeitsplatzgebiete Baarermatt, Göbli und Neufeld sowie der Gewerbezone Neuhof. Die Tangente Zug/Baar lenkt die Verkehrsströme aus den Berggemeinden ohne Umweg durch die Zentren von Zug und Baar zur Autobahn A4A. Davon profitieren unter anderem auch zahlreiche Buslinien im Zulauf

zu den öV-Verknüpfungspunkten in Zug und Baar, welche die Fahrpläne dadurch besser einhalten können. Es ist geplant im Jahr 2016 mit dem Bau der Tangente Zug/Baar zu beginnen, so dass die Eröffnung im Jahr 2020 stattfinden kann.

1.2 Öffentlicher Verkehr zu den Berggemeinden

Der öffentliche Verkehr aus dem Ägerital und von Menzingen ist mit den Buslinien 1 und 2 heute beim Bahnhof Zug in das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs gut eingebunden. Die Linie 1 gehört zu den Linien mit bester Auslastung; sie ist mit jährlich 1.5 Mio. Reisenden die drittstärkste Linie der ZVB (nach den Linien 6 und 3). In der Hauptverkehrszeit verkehren zwischen Oberägeri und Zug 6 Kurspaare pro Stunde. Ein Kurs verbindet Zug via Baar mit dem Ägerital. Zwischen Menzingen und Zug verkehren 5 Kurspaare pro Stunde. Sogar in Randstunden verkehren die Busse im Halbstundentakt. Für eine optimale Anschlussbeziehung wurden in den letzten Jahren neue Bushöfe in Zug und in Baar errichtet. Damit bestehen für die Berggemeinden sehr gute Anschlüsse an die Schnellzüge nach Zürich und Luzern sowie zum Gotthard, aber auch an die Stadtbahnlinien S1 und S2 sowie die S-Bahn nach Zürich mit der S9 und S21. Gleichzeitig haben auch die Buslinien untereinander gute Anschlüsse im jeweiligen Verknüpfungsbahnhof. Im Quervergleich zu anderen Gemeinden im Kanton Zug sind die Berggemeinden nicht benachteiligt.

1.3 Schnellbusse

Schnellbusse werden nur als Zusatzkurse zur Entlastung von überfüllten Stammkursen eingesetzt. Während der Schulzeit verkehren von Oberägeri nach Zug von den insgesamt 64 täglichen Kursen zwölf als Schnellbusse; in umgekehrter Richtung sind es von insgesamt 60 Kursen 8 als Schnellbusse. Ebenfalls drei Minuten schneller, aber nicht als Schnellbusse deklariert, sind die täglich 12 Kurse pro Richtung, welche nicht über Allenwinden verkehren. Wenn diese auch noch als Schnellbusse gerechnet werden, sind es 35% der Busse der Linie 1, die Haltestellen auslassen und deshalb schneller am Ziel sind. Wenn eine Linie ganztags mit Schnellbussen geführt würde, hätte dies zur Folge, dass zum Beispiel die Kurse der Linie 1 ganztags mit hohen Kosten doppelt geführt würden, da die vom Schnellbus nicht bedienten Haltestellen trotzdem angefahren werden müssen. Ein Zusatzkurs bindet ein zusätzliches Fahrzeug mit Chauffeur und verursacht entsprechende Mehrkosten. Daher wird versucht, mittels möglichst grossen Fahrzeugen die Verstärkungskurse auf ein Minimum zu beschränken.

1.4 Langfristige Planung

Zur Zeit vertieft das Amt für öffentlichen Verkehr das Angebots- und Betriebskonzept des Feinverteilers (Bus/Pneutram) für das Jahr 2012. Da die Tangente Zug/Baar erst im Jahr 2020 zur Verfügung stehen soll, wird sie in dieser Planung nicht berücksichtigt. Bis zum Jahr 2020 muss die Planung im öffentlichen Verkehr erneut überprüft werden und den dazumaligen Gegebenheiten entsprechend angepasst werden. Dabei sind die Erkenntnisse aus dem Konzept 2012 zu berücksichtigen und auf die Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung im Kanton Zug hin zu beurteilen. Allenfalls muss dann auch das Fahrzeugkonzept (Bus/Pneutram) der Nachfrage entsprechend angepasst werden. Ein künftiges Fahrplankonzept 2020 muss aber auch auf die übergeordnete Bahn abgestimmt werden. Es muss somit klar sein, welche Auswirkungen die Inbetriebnahme der NEAT, die Umsetzung der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) und hoffentlich auch des Zimmerberg II auf die Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug haben. Da vieles noch offen ist, macht es zum heutigen Zeitpunkt keinen Sinn, eine einzelne Buslinie für das Jahr 2020 zu bearbeiten.

Längerfristig eröffnet die Tangente Zug/Baar auch für den öffentlichen Verkehr mehr Handlungsspielraum. Es sind auch neue Überbauungen mit dazumal neuen Erschliessungsmöglichkeiten z.B. im Bereich Inwil, Göbli und Neufeld möglich. Der Kanton Zug ist ein stark wachsender Lebens- und Wirtschaftsraum mit einem grossen Pendleraufkommen. Deshalb ist es denkbar, dass nach der Inbetriebnahme der Tangente Zug/Baar (wir reden hier von einem Zeithorizont von nach 2020) alternative Linienführungen über diese Strasse nötig werden. Aus baulicher Sicht lässt die Tangente Zug/Baar die nötige Flexibilität offen.

2. Beantwortung der Fragen

1. *Sieht der Regierungsrat die Notwendigkeit, auch den öffentlichen Verkehr aus den Berggemeinden noch direkter und schneller an das Bahnnetz im Tal anzubinden?*

Wie in den einleitenden Ausführungen erwähnt, erachten wir die heutigen Angebote als gut, diese werden der Marktentwicklung entsprechend laufend angepasst. Auf den kommenden Fahrplanwechsel hin werden zum Beispiel zwei weitere Verstärkungskurse Unterägeri mit Zug verbinden. Diese werden in der Hauptverkehrszeit als Schnellbusse verkehren. Im Rahmen des Angebotskonzeptes 2012 werden wie gesagt weitere Optimierungen geprüft. Im Hinblick auf eine Eröffnung der Tangente Zug/Baar im Jahre 2020 wird die Planung im öffentlichen Verkehr zudem einer erneuten Prüfung zu unterziehen sein.

2. *Ist der Regierungsrat auch der Auffassung, dass das Projekt „Tangente Neufeld“ für private wie für öffentliche Strassenbenützer gebaut werden soll?*

Ja. Die Tangente Zug/Baar erfüllt alle baulich/technischen Normen, damit diese auch durch Linienbusse des öffentlichen Verkehrs befahren werden kann. Die Option der Nutzung durch den öffentlichen Verkehr ist somit gewahrt.

3. *Ist der Regierungsrat bereit zu prüfen, ob auch Busse und insbesondere Schnellbusse auf der neuen Linie Talacher-Margel-Neufeld verkehren können?*

Erst in einigen Jahren wird das Angebotskonzept im öffentlichen Verkehr für das Jahr 2020 erarbeitet werden. Dabei werden unter anderem auch die marktlichen, verkehrlichen und betrieblichen Möglichkeiten der Tangente Zug/Baar einzubeziehen sein.

4. *Sind bereits Abklärungen mit der ZVB in die Wege geleitet worden um eine direkte Anbindung der Buslinien an die Stadtbahn im Neufeld zu realisieren?*

Die Realisierung einer solchen Buslinie wäre frühestens in 13 Jahren möglich. Daher müsste zu gegebener Zeit die allfällige Umsetzung durch ZVB und SBB vertieft geprüft werden.

5. *Inwieweit würde die Busfahrzeit zwischen Oberägeri bzw. Unterägeri und Menzingen und der Stadtbahn verkürzt werden, wenn die Busse über Talacher-Margel-Neufeld zur Stadtbahnhaltestelle Neufeld verkehren würden?*

Eine Busfahrt von Oberägeri nach Neufeld via Tangente würde etwa 25 Minuten Fahrzeit beanspruchen. Für die Weiterfahrt mit der Stadtbahn nach Zug müssten

weitere 4 Minuten für das Umsteigen und 3 Minuten für die Zugfahrt eingerechnet werden. Die Gesamtfahrzeit zwischen Oberägeri und Zug würde dann mindestens 32 Minuten betragen.

Heute benötigt ein normaler Kurs der Linie 1 vom Bahnhof Zug nach Oberägeri zwischen 25 und 30 Minuten. Diese unterschiedlichen Fahrzeiten werden je nach Verkehrsaufkommen im Fahrplan berücksichtigt. Es ist zu erwarten, dass künftig dank der Tangente Zug/Baar und dem später zu realisierenden Stadttunnel die Stauwirkung weitgehend wegfällt und sich die Fahrzeit der Linie 1 auf einheitlich 25 Minuten reduzieren könnte. Schnellbusse sind je nach der Anzahl wegfallender Stopps noch schneller als die normalen Kurse.

Ob auf der Tangente Zug-Baar dannzumal (2020) Busse verkehren werden, hängt nicht alleine von der Fahrzeit ab. Massgebend wird auch das Erschliessungspotenzial der Arbeits-, Gewerbe- und Wohngebiete im Einzugsgebiet der Tangente Zug/Baar sein. Bei der entsprechenden Planung (nach 2012) müssen solche Aspekte ebenfalls berücksichtigt werden.

3. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 30. Oktober 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio