



**Interpellation von Georg Helfenstein
betreffend neue Buslinienführung Nr. 7, Cham–Zug
(Vorlage Nr. 2417.1 - 14731)**

Antwort des Regierungsrates
vom 23. September 2014

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Georg Helfenstein hat am 6. August 2014 eine Interpellation zur neuen Linienführung der Buslinie Cham – Zug eingereicht. Der Kantonsrat hat den Vorstoss am 28. August 2014 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

1. Einleitende Bemerkungen

Die Linienführung der Linie 7 seit diesem Sommer ist technisch korrekt und nachvollziehbar entwickelt, mit den Betroffenen besprochen, öffentlich aufgelegt und auf den letzten ausserordentlichen Fahrplanwechsel eingeführt worden. Trotzdem ergeben sich für einzelne Gruppen von Fahrgästen, die nicht auf die Stadtbahn umsteigen können oder wollen bzw. mit der Linie 7 direkt in den südlichen Teil der Stadt Zug fahren möchten, Nachteile. Die Volkswirtschaftsdirektion (Amt für öffentlichen Verkehr) und die Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) haben deshalb kurzfristig und intensiv nach einer neuen betrieblich sinnvollen und finanziell verkraftbaren Lösung gesucht und diese auch gefunden:

Die Linie 7 wird ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 neu von Cham bis Zug/Postplatz geführt. Gleichzeitig erfolgt für einen Teil der Linie 6 Steinhausen – Zug ein sogenannter Linienabtausch, woraus sich eine neue Linie 16 ergibt, welche die bisherigen Verdichtungskurse der Linie 6 umfasst die nur noch bis Zug/Dammstrasse verkehren.

Mit dieser kurzfristigen Massnahme werden folgende Vorteile erreicht:

- Die Anliegen der Kundinnen und Kunden aus Cham, der Gemeinde Cham sowie Kundinnen und Kunden aus dem Gebiet Letzi in der Stadt Zug können erfüllt werden.
- Die Produktivität der Linie 6 wird erhöht, und somit werden die Abgeltungskosten gemindert.
- Die Linie 7 gewinnt an Attraktivität.
- Die Gemeinde Cham verfügt wie die Gemeinden Unterägeri, Oberägeri, Walchwil, Baar und Steinhausen über direkte Busverbindungen ins Zuger Stadtzentrum.
- Die Steinhauserinnen und Steinhauser verfügen mit der Linie 6 (Linienast Chamerried-Theater Casino) alle 15 Minuten über direkte Verbindungen in die Zuger Altstadt.
- Die Erschliessung des Gebietes Sennweid in Steinhausen ist weiterhin gewährt und in Zug bestehen an den Haltestellen Dammstrasse oder Landis&Gyr Anschlüsse zu den Zügen.
- Durch den Linienabtausch werden, gegenüber weiteren geprüften Varianten, die zusätzlichen Fahrten durch die Stadt Zug auf ein Minimum beschränkt, da ein bestehender Linienast entfällt.

Mit diesem Linienabtausch können die Anliegen der Kundinnen und Kunden sowie der Gemeinde Cham erfüllt werden. Die Kundinnen und Kunden aus Steinhausen verfügen weiterhin mit der Linie 6 (Ast Chamerried-Theater Casino) alle 15 Minuten über direkte Verbindungen in

die Zuger Altstadt. Die Erschliessung des Gebietes Sennweid in Steinhausen ist weiterhin gewährleistet. Die Produktivität der Linie 6 wird durch den neuen Endpunkt an der Dammstrasse erhöht und damit werden die künftigen Abgeltungskosten für den Kanton tiefer. Durch den Linienabtausch werden die zusätzlichen Fahrten durch die Stadt Zug auf ein Minimum beschränkt.

Der Lösungsansatz wurde der Stadt Zug, den Gemeinden Steinhausen und Cham zur Stellungnahme vorgelegt. Aus der Sicht der Stadt Zug bringt die neue Lösung den Stadtzugerinnen und Stadtzugern keine Verbesserung. Es entstünden der Stadt Zug zusätzliche Kosten für Haltestellenabfahrten, die Haltestelle Dammstrasse würde schlechter genutzt. Die Stadt Zug sei auch bereit gewesen, Verschlechterungen für das Gebiet Rankhof zu unterstützen, es entstünden zusätzliche Fahrten über die stark belastete Vorstadt, das Umsteigen an der Haltestelle Chamerried von der Linie 7 auf die Linie 6 sei vertretbar und es müssten sich nun neue Gewohnheiten bei den Reisenden einspielen. Die kurzfristig vorgeschlagene Anpassung der Buslinie 7, gestützt auf wenige Beschwerden aus Cham, lehnt der Stadtrat ab und schlägt vor, die Linie 7 nach einem Halt von ca. 10 Minuten von der Dammstrasse via reformierte Kirche nach Cham zu führen. Auf diese Weise würden sich wenigstens in Fahrrichtung Cham Verbesserungen ergeben.

Die Gemeinde Steinhausen lehnt die Anpassung der Linie 6 ab, da Steinhauserinnen und Steinhauser, die in die Zuger Altstadt möchten, unter Umständen einen Bus auslassen, umsteigen oder zu Fuss gehen müssten. Steinhauserinnen und Steinhauser seien es sich gewohnt, dass alle Busse bis zum Theater Casino geführt würden und es sei verwirrend, wenn einzelne Kurse an der Dammstrasse endeten, selbst wenn diese eine neue Liniennummer erhalten.

Die Gemeinde Cham unterstützt die neue Linienführung, da diese einen attraktiven Anschluss an die Zuger Altstadt gewährt. Der Gemeinderat erachtet es jedoch als kundenunfreundlich, dass für die Busfahrt drei Zonen gelöst werden müssen.

Trotz ablehnender Haltung der Stadt Zug und der Gemeinde Steinhausen hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 23. September 2014 entschieden, die Linie 7 neu von Cham bis zum Postplatz zu führen. Dabei spielten wirtschaftliche Aspekte und die Erfüllung der Kundenwünsche eine zentrale Rolle. Die von der Stadt Zug vorgeschlagene Linienführung wurde bereits im Vorfeld verworfen, da sie höhere Kosten als die vorgeschlagene Lösung verursacht. Das Kundenbedürfnis für Direktverbindungen von Cham ins Stadtzentrum könnte nur mit langen Wartezeiten an der Dammstrasse erfüllt werden, womit auch weiterhin Kundenreklamationen zu erwarten wären. Zudem entstehen auch mit dieser Variante Mehrkosten für die Stadt Zug für Haltestellenabfahrten. Für Reisende ab Steinhausen erscheint es dem Regierungsrat zumutbar, dass die Verdichtungskurse der Linie 6, welche nur in der Hauptverkehrszeit verkehren, nicht bis zur Altstadt fahren. Zumal diese Kurse vor allem auf Pendlerinnen und Pendler ausgerichtet sind und mit einer eindeutigen Liniennummer versehen werden, sollten allfällige Unsicherheiten bei den Reisenden weitgehend vermieden werden können.

2. Beantwortung der Fragen

Der Regierungsrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. *Ist die Regierung bereit, zusammen mit der ZVB den Zonentarif zu überarbeiten?*

Der Regierungsrat verweist diesbezüglich auf seine Antwort vom 25. Februar 2014 zum Postulat der CVP-Fraktion betreffend mehr Benutzerfreundlichkeit beim Tarif- und Zonensystem des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2263.1 - 14371).

Am 9. Dezember 2012 wurde der aktuelle Zonenplan eingeführt. Da Veränderungen im Zonenplan Implikationen auf die Einnahmenentwicklung des Tarifverbunds, auf die Einnahmenverteilung unter den Transportunternehmungen und auf die Preisgestaltung der Fahrausweise haben, ist der aktuelle Zonenplan in einer mehrjährigen Überarbeitung entstanden. Der aktuelle Zonenplan ist auch kompatibel zum übergeordneten Z-Pass im Metropolitanraum Zürich, welcher es möglich macht, über den Raum Zug hinaus Fahrausweise zu lösen. Als einzige politische Vorgabe wurde beim neuen Zonenplan berücksichtigt, dass die Zonengrenzen entlang von Gemeindegrenzen verlaufen sollen und damit die Gemeinden nicht durchschnitten werden.

Unterschiedliche Preise für Fahrten zwischen Cham und Zug sind nicht neu. Seit vielen Jahren müssen die Busreisenden am Wochenende und nach 20.00 Uhr eine zusätzliche Zone (Zone 622) für die Fahrt via Steinhausen lösen. Dies ist darum notwendig, weil in dieser Zeit die Buslinie 6 zwischen Cham und Zug verkehrt. Die Zone 622 wird seit dem Fahrplanwechsel nun auch durch die Linie 7 befahren. Damit gilt während der ganzen Woche vom ersten bis zum letzten Bus der gleiche Preis für alle Busfahrten zwischen Cham und Zug. Mit der Stadtbahn, welche die Zone 622 nicht befährt, besteht hingegen während dem ganzen Tag eine günstigere Alternative für Fahrten zwischen Cham und Zug.

Die postulierte Verschiebung von Zonengrenzen würde das Lösen von Billetten zwischen Cham und Zug nur bedingt vereinfachen, da je nach Tageszeit und Wochentag für Busfahrten eine unterschiedliche Anzahl Zonen gelöst werden müsste. Die Verschiebung der Zonengrenze führt zudem auch zu Einnahmehausfällen, was bei der aktuellen Finanzlage nicht opportun ist. Hauptsächlich aus diesem Grund wird vom Tarifverbund Zug am bisherigen Zonenplan festgehalten. Dies kann im Einzelfall zu einer auf den ersten Blick schwierig nachvollziehbaren Lösung führen, rechtfertigt einen grundlegenden Umbau des Tarifzonensystems jedoch nicht, das folgende Vorteile bringt: Überschaubares Zonensystem, abgestimmte Zonengrößen auf das Angebotsniveau, keine Zerschneidung durch Zonengrenzen in den einzelnen Gemeinden.

2. *Würde es im kleinen Kanton Zug nicht auch mit weniger Zonen funktionieren um dadurch eine verständlichere und benutzerfreundlichere Fahrkartenstruktur zu schaffen?*

Der Regierungsrat verweist auch hier auf seine Antwort vom 25. Februar 2014 zum Postulat der CVP-Fraktion betreffend mehr Benutzerfreundlichkeit beim Tarif- und Zonensystem des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2263.1 - 14371).

Es ist theoretisch denkbar, den Zonenplan auch mit weniger Zonen zu bilden, dies hat aber anderweitige Auswirkungen. Folgendes Beispiel sei erwähnt: Der gesamte Kanton wird als eine einzige Zone geführt. Um die Fahrausweiserlöse aus dem Tarifverbund stabil zu halten, müsste in diesem Fall ein Einheitstarif über den gesamten Kanton angewandt werden. Faktisch würden damit lange Fahrten günstiger und kurze Fahrten teurer. Dieselbe Folgerung gilt auch für eine Reduktion der Anzahl Zonen. Weiter würde es zu einer Einnahmenverschiebung zwischen den

verschiedenen Transportunternehmungen kommen. Die SBB würde sich gegen Einnahmehausfälle wehren, da dort vor allem längere Fahrten stattfinden. Einnahmehausfälle beim Fernverkehr müsste zudem der Kanton entschädigen, was zu Mehrkosten gegenüber heute führen würde.

Zu berücksichtigen sind auch die Kosten einer Änderung im Zonensystem für die Umprogrammierung der Verkaufs- und Abrechnungssysteme oder für die Kommunikation neuer Zonenpläne. Dies müsste parallel beim Tarifverbund Zug (TVZG) und beim Z-Pass geschehen und würde auch den entsprechenden zeitlichen Vorlauf und das Einverständnis aller Partner bedingen.

3. *Kann der Regierungsrat zusammen mit der ZVB eine Lösung finden, dass die Routenwahl der Endstation analog der vorherigen Bus Nr. 4 entspricht? (über den Postplatz Zug)*

Der Fahrplan der Linie 7 wurde ordentlich veröffentlicht und eingeführt. Die Vernehmlassung bei den Gemeinden und die Fahrplanaufgabe hatten keine Rückmeldungen zur Linie 7 ergeben. Einwohner- und Arbeitsplätze sind, wie in § 1 Abs. 2 GöV vorgeschrieben, einwandfrei erschlossen und an das übergeordnete Verkehrssystem angeschlossen. Es besteht keine unvorhergesehene Situation, welche einen unterjährigen Fahrplanwechsel rechtfertigen könnte. Die ZVB und das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) haben den vom Interpellanten erwähnten Kundenwunsch nach dem letzten Fahrplanwechsel mitgeteilt erhalten. Sie haben nun eine neue Lösung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 gefunden, welche es möglich macht, dass die Linie 7 am Bahnhof Zug weiterhin gute Anschlüsse vermittelt und gleichzeitig auch das Stadtzentrum direkt erschliesst. Der Regierungsrat ist bereit die in den einleitenden Bemerkungen beschriebene Lösung, weil sie insgesamt aus Kunden- und Kostensicht optimaler ist, im Dezember 2014 umzusetzen. Damit ist die geforderte direkte Verbindung von Cham zum Postplatz sichergestellt.

4. *Es soll geprüft werden, ob allenfalls abwechslungsweise der Bus mit der Strecke der ehemaligen Linie 4 und der neuen Nr. 7 eingesetzt werden kann? (z.B. morgens, mittags und abends zu festen Zeiten)*

Eine wechselnde Linienführung zu unterschiedlichen Tageszeiten ist nicht sinnvoll und wird deshalb nicht umgesetzt: Alternierende Linienführungen sind schwer zu kommunizieren und meistens nicht sehr kundenfreundlich. Sie führen zu unterschiedlichen Anschlusssituationen und Transportketten sowie Abweichungen vom gewohnten Taktfahrplan. Der Nutzen des dichten Taktfahrplans könnte nicht mehr angeboten werden. Zudem sind die Neukonzeption des Knoten Alpenblicks und die Unterführung Sumpf auf das heutige Busliniennetz optimal abgestimmt.

Die Erschliessung der einleitend erwähnten neuen Potenziale wäre nur alle 30 Minuten gewährleistet und könnte auch längerfristig nicht verbessert werden, wenn an der abwechselnden Linienführung festgehalten werden müsste. Umgekehrt würden die Buskurse entlang der Stadtbahnlinie kein Nachfragepotential erschliessen, welches nicht bereits mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist.

Cham verfügt mit der Stadtbahn Zug alle 15 Minuten über eine rasche, attraktive Verbindung nach Zug, welche rege benutzt wird. Die Frequenzentwicklung auf der Linie 4 ist seit der Einführung der Stadtbahn rückläufig. Dies zeigt auf, dass zahlreiche Passagiere an die neuen Angebote und Gegebenheiten bevorzugen und auf die Stadtbahn umgestiegen sind. Das zusätzliche Potenzial für Kundinnen und Kunden aus Cham, welche zu gewissen Tageszeiten auf ein-

zelenen Buskursen eine etwas kürzere Reisezeit hätten, wäre gering. Die meisten Reisenden, würden deshalb weiterhin mit der Stadtbahn reisen.

5. *Wäre der Regierungsrat bereit, mit dem Abbruch und der Anpassung (Rückbau des Buswartehäuschens) auf der Chamerstrasse noch zu warten, bis sich eine bessere Lösung abzeichnet?*

Im Bereich der Strassen sind keine baulichen Massnahmen erforderlich. Es ist jedoch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Ummarkierung mit Fussgängerschutzinsel vorgesehen. Diese Arbeiten werden in nächster Zeit ausgeführt. Die Aufhebung der Busspur ermöglicht eine Verbesserung der Sicherheit beim Fussgängerstreifen Rankhof.

Für die Ausrüstung der Haltestellen ist die Stadt Zug zuständig. Im Bereich der Bushaltestelle Kollermühle wird mit städtischer Bewilligung ein ausgedienter Buswarteunterstand abgebrochen und anderweitig weiterverwendet. Diese Haltestelle befindet sich nordwestlich der Chollerstrasse und dürfte auch nach einer allfälligen Verlängerung der Chollerstrasse, welche dannzumal durch die Buslinie 7 befahren wird, nicht mehr bedient werden. Durch die Aufhebung der Busspur im Bereich der Haltestelle Rankhof werden künftig alle Fahrzeuge unmittelbar am Buswarteunterstand vorbei fahren. Der Unterstand muss entfernt werden, da dieser ins Lichtraumprofil der Fahrbahn ragt und vorbeifahrende Lastwagen beschädigen könnte.

3. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 23. September 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Der Landschreiber: Tobias Moser