



**Interpellation von Andreas Hausheer
betreffend Angebotsabbau für die Busbenutzer der Linie 6 (Steinhausen–Zug) in den
wichtigen Hauptverkehrszeiten
(Vorlage Nr. 2435.1 – 14773)**

Antwort des Regierungsrates
vom 28. Oktober 2014

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Andreas Hausheer hat am 25. September 2014 eine Interpellation zum Angebot der Buslinie 6 eingereicht. Er sieht im Beschluss des Regierungsrats vom 23. September 2014, welcher die Linienführung der Linien 7 und 16 regelt, in der Hauptverkehrszeit einen nicht nachvollziehbaren Angebotsabbau für die Buslinie 6. Dazu hat er diverse Fragen gestellt.

1. Einleitende Bemerkungen

Die eingehenden Begründungen für die neue Linienführung der Linie 7 und der neuen Linie 16 sind in der Antwort des Regierungsrats zur Interpellation von Georg Helfenstein betreffend neue Buslinienführung Nr. 7, Cham–Zug vom 23. September 2014 enthalten (Vorlage Nr. 2417.2 - 14763). Wir verweisen insbesondere auf die einleitenden Bemerkungen, worin die erwarteten Auswirkungen des Linientauschs dargelegt sind.

Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GoeV BGS 751.31) sorgen der Kanton und die Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zug. Der öffentliche Verkehr soll eine auf die Verteilung und Dichte der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze eingerichtete Erschliessung und Bedienung aller Gemeinden sicherstellen. Weiter sollen die Anschlüsse an die übergeordneten Verkehrssysteme sichergestellt werden. Diesem Auftrag entspricht das heutige Bussystem ideal, da es an den Bahnhöfen die verlangten Anschlüsse ans Bahnsystem vermittelt. Für umsteigefreie Verbindungen ins Zentrum der Stadt Zug oder andere Direktverbindungen bestehen hingegen keine gesetzlichen Vorgaben, welche geltend gemacht werden könnten.

Beim öffentlichen Verkehr geht es oft um eine Gesamtabwägung verschiedener Interessen. Dabei spielen neben den zahlreichen Bedürfnissen von Kundinnen und Kunden auch finanzielle Aspekte, die betriebliche Machbarkeit im Gesamtsystem und die längerfristige Perspektive eine Rolle. Der mit der Interpellation kritisierte Entscheid des Regierungsrats steht exemplarisch für diese Abwägungen. Das öV-Angebot erschliesst, wie im Gesetz verlangt, die Arbeitsplätze im Gebiet Chamerried / Sumpf und verbindet die Gemeinden Cham und Steinhausen mit den Bahnhöfen, wo die Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrssystem sichergestellt werden. Mit dem neuen Linienkonzept können künftig Kosten gespart werden. Die Linienführung ist auf die künftige Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bereits ausgerichtet. Die drei Buslinien können bei Bedarf auch mit einer unterschiedlichen Haltepolitik (z.B. Schnellbusse nach Steinhausen) weiterentwickelt werden. Zu guter Letzt kann auch dem Kundenanliegen der Chamer Reisenden nach Direktverbindungen ins Stadtzentrum gleichermassen entsprochen werden wie den Ansprüchen der Steinhauser Reisenden.

Mit dem neuen Konzept werden diejenigen Reisenden aus Steinhausen, welche bisher die Verstärkungskurse benutzt haben und das Stadtzentrum erreichen wollen, weniger Direktverbindungen zur Verfügung haben. Diese Reisenden werden gegenüber den bisherigen Gewohnheiten, wo ausserordentlich viele Verbindungen zur Verfügung standen, einen qualitativen Abbau feststellen. Auch für Reisende welche wahlweise die Linie 6 oder die Linie 16 vom Bahnhof Zug Richtung Steinhausen benutzen möchten, wird das Reisen etwas komplizierter, da je nach Tageszeit an der Haltestelle Landis & Gyr oder Dammstrasse eingestiegen werden muss. Da es sich bei den betroffenen Kundinnen und Kunden der Linie 16 vorwiegend um Pendlerinnen und Pendler in der Hauptverkehrszeit handelt, sollten sich neue Gewohnheiten rasch einleben können. Zudem wurde bewusst eine neue Liniennummer vergeben, damit die Fahrgastinformation am Bahnhof Zug eindeutig organisiert werden kann.

Es gibt keinen objektiven Grund, weshalb den Kundinnen und Kunden aus Cham Direktverbindungen vorenthalten werden sollen, wenn ein solches Angebot gesamthaft gar günstiger produziert werden kann. Zu beachten ist auch, dass die Linie 6 keineswegs nur Steinhauser Reisende befördert. Der am stärksten belegte Linienabschnitt dieser Linie befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Zug. Dieser Nachfrage entsprechend wird das öV-Angebot auch optimiert. Mit dem gewählten Konzept kann der stärkste Streckenabschnitt zwischen Ammannsmatt und Landis & Gyr durch die drei Buslinien 6, 7 und 16 optimal bedient werden. Da die Kosten im öffentlichen Verkehr massgeblich in der Hauptverkehrszeit dimensioniert werden, ist es notwendig, dass die zur Verfügung stehenden Ressourcen so eingesetzt werden, dass eine gute Verteilung der Frequenzen stattfinden kann.

Um dem allfälligen Eindruck entgegenzuwirken, dass in Steinhausen der öffentliche Verkehr abgebaut wird, seien die markanten Verbesserungen der letzten Jahre für Steinhausen in Erinnerung gerufen. Erwähnt sei die neue Stadtbahnhaltestelle Rigiblick, aber auch das Bus-Trasse mit den neuen modernen Bushaltestellen auf Steinhauser Gebiet. Das öV-Angebot wurde im ganzen Gemeindegebiet in den letzten Jahren markant ausgebaut. Richtung Zug und Cham besteht in der Hauptverkehrszeit ein 7.5 Minutentakt, nach Baar und nach Rotkreuz besteht ein Viertelstundentakt. Seit dem Fahrplanwechsel 2013 verkehren zudem Busse der Linie 6 via Bahnhof Steinhausen ins Industriegebiet Sennweid, welche nun eine eigene Buslinien-Nummer erhalten. Für die Steinhauser Bevölkerung wurde in den letzten Jahren auch das Angebot am Wochenende ausgebaut. So verkehrt zum Beispiel die Linie 6 auch am Sonntag im Viertelstundentakt von Steinhausen bis nach Zug Casino.

2. Beantwortung der Fragen

- 1. Am Anfang des Entscheides zum Angebotsabbau auf der Linie 6 steht letztlich der Entscheid, die Linie 7 einzuführen für die Verbindungen Zug–Cham statt der Linie 4. Wieso sollen die Busbenützer der Linie 6 mit einem Angebotsabbau ausgerechnet zu den Hauptverkehrszeiten dafür büssen müssen?*

Der Regierungsrat verweist auf die einleitenden Bemerkungen und die Antwort zur Interpellation von Georg Helfenstein betreffend neue Buslinienführung Nr. 7, Cham–Zug (Vorlage Nr. 2417.1 - 14731) vom 23. September 2014.

Der Regierungsrat hält fest, dass mit dem neuen Linienbeschluss das Busangebot gesamthaft nicht abgebaut wird. Insgesamt wird das öV-Angebot bei tieferen Kosten sogar leicht ausgebaut. Mit den Buslinien 6/16 verkehren weiterhin 96 Kurspaare (192 Kurse) pro Tag zwischen

Steinhausen und Zug. Auch die S9 wird in gewohntem Ausmass im Halbstundentakt Steinhausen mit Zug verbinden. Der Wermutstropfen für Steinhausen ist, dass auf dem Gebiet der Stadt Zug nur noch 68 Kurspaare der Linie 6 eine umsteigefreie Verbindung in den Raum Postplatz – Casino ermöglichen. 28 Kurspaare der Linie 16 werden in Zug an der Dammstrasse in nächster Nähe zum Bahnhof Zug enden. Im Gegenzug werden 30 Kurspaare der Linie 7 bis zum Postplatz verkehren, womit nicht nur Chamerinnen und Chamer wieder eine Direktverbindung erhalten, sondern auch den Anwohnerinnen und Anwohner der Linie 6 auf dem Streckenabschnitt zwischen Ammannsmatt und Zug noch mehr Direktverbindungen zur Verfügung stehen. Da die Linie 7 auch am Samstag ins Stadtzentrum verkehrt, wird das Angebot auch für den samstäglichem Einkaufsverkehr ausgebaut. Es sei noch angemerkt, dass Steinhauser Reisende nach wie vor denselben Viertelstundentakt als Durchmesserlinie durch die Stadt Zug haben wie etwa Reisende der frequenzstarken Linie Nr. 3 aus Baar.

Neu wird alle 15 Minuten die Linie 7 kurz vor der Linie 6 zwischen Ammannsmatt und Metalli verkehren. Der Regierungsrat erhofft sich, dass dadurch vermehrt die Reisenden die Linie 7 benutzen werden und mehr Platz in den Bussen auf der stark frequentierten Linie 6 für Reisende nach Steinhausen entsteht. Dadurch wird eine Komfortsteigerung für die Reisenden erwartet.

2. *Warum soll stattdessen nicht ganz oder zumindest teilweise auf den falschen Linie 7 Entscheid zurückgekommen werden?*
3. *Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass er mit seinem Entscheid für die Busbenützer der heutigen Linie 6 einen Angebotsabbau in den Hauptverkehrszeiten beschlossen hat? Wenn nein, warum nicht?*

Der Regierungsrat verweist auf die einleitenden Bemerkungen, die Antwort zur Frage 1 und die Antwort zur Interpellation von Georg Helfenstein betreffend neue Buslinienführung Nr. 7, Cham–Zug (Vorlage Nr. 2417.1 - 14731) vom 23. September 2014.

4. *Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass letztlich die Busbenützer der Linie 6 die Zeche zahlen müssen für den falschen Linie 7 Entscheid? Wenn nein, warum nicht?*

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die bisherige Linienführung im Raum Bahnhof Zug – Postplatz nicht sinnvoll war. Daher wurde der Entscheid korrigiert. Er bedauert, dass das nun beschlossene Konzept nicht bereits früher gefunden werden konnte.

5. *Gemäss dem Volkswirtschaftsdirektor kann mit der Verlängerung der Linie 7 einem verständlichen Kundenanliegen entsprochen werden. Faktisch heisst das, dass der Volkswirtschaftsdirektor die Kundenanliegen der Linie 7 Benützer (Cham–Zug) höher gewichtet als die Kundenanliegen der Linie 6 Busbenützer (Steinhausen–Zug).*
- 5a. *Welchem berechtigten Kundenanliegen für die Linie 7 wird mit dem Entscheid entsprochen?*

Diverse Chamer Kundinnen und Kunden hatten bei der ZVB und dem Amt für öffentlichen Verkehr weiterhin Direktverbindungen ins Zentrum der Stadt Zug gefordert. Im Übrigen wird auf die einleitenden Ausführungen und die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5b. Welche dieser berechtigten Kundenanliegen sind für die Linie 6 nicht berechtigt?

Kundenanliegen sind immer nachvollziehbar, es können jedoch oft nicht alle erfüllt werden. Wir gehen davon aus, dass auch Steinhauser Kundinnen und Kunden weitgehend die gleichen Anliegen wie Chamerinnen und Chamer haben. Dem Steinhauser Anliegen zur Direktverbindung in den Raum Postplatz wird aber weiterhin mit dem Viertelstundentakt der Linie 6 bis zum Casino entsprochen.

5c. Warum sind die Kundenanliegen für die Linie 7 höher zu gewichten als für die Linie 6?

Das Kundenanliegen der Chamerinnen und Chamer für die Linie 7 wird nicht höher gewichtet. Steinhauserinnen und Steinhauser haben mit 68 Kurspaaren auch künftig wesentlich mehr Verbindungen ins Stadtzentrum als die Chamerinnen und Chamer mit 30 Kurspaaren pro Tag.

6. Wie sieht die Frequenz der Linie 7 aus? Unterteilt nach Linie, Haltestelle und über die Tageszeiten verteilt.

Die Linie 7 hat zurzeit eine durchschnittliche Auslastung von 10 Personen pro Kurs. Diese Auslastung ist noch nicht befriedigend, wenn im Vergleich dazu die Linie 6 betrachtet wird, welche auf dem gleichen Streckenabschnitt mit 38 Personen pro Kurs unterwegs war.

Erste Beobachtungen der Frequenzen auf den neuen Haltestellen der Linie 7 ergeben, dass diese nicht sehr stark frequentiert werden. Die ZVB verfügt über kein automatisches Fahrgastzählsystem, welches «haltestellenscharf» zu den Frequenzen Auskunft geben kann. Die Fahrgäste der ZVB werden von den Chauffeusen/Chauffeuren jeweils nur auf bestimmten Abschnitten erhoben. Neben diesen Zählungen werden alle vier Jahre Strukturhebungen mittels stichprobenweiser Fahrgastbefragung durchgeführt. Mit diesen Hochrechnungen können unter anderem Aussagen über die Ein- und Ausstiegsorte der Reisenden gemacht werden. Für die Linie 7 sind noch keine solchen Hochrechnungen verfügbar. Die ZVB evaluiert zurzeit, ob und in welchem Umfang ein automatisches Fahrgastzählsystem sinnvoll eingesetzt werden könnte. Damit wäre es dann möglich, sehr genau und nach Wochentag und Tageszeit aufgeteilt, über die Frequenzen einzelner Haltestellen Auskunft geben zu können.

Die Betriebsaufnahme der Linie 7 fiel auf die Sommermonate und die Ferienzeit. Erfahrungsgemäss entfaltet sich die gesamte Wirkung eines neuen Angebotes im öffentlichen Verkehr nach ca. 3–4 Jahren ab Betriebsaufnahme. Die vorliegenden Frequenzen sind somit noch nicht sehr aussagekräftig. Da der öffentliche Verkehr, wie im Richtplan vorgesehen, frühzeitig und nachfrageorientiert auf die künftige räumliche Entwicklung hin ausgebaut wird, treten Frequenzzunahmen nicht mit dem ersten Tag der Inbetriebnahme einer neuen Linie oder von neuen Haltestellen auf. Dies hat sich auch bei der Stadtbahn Zug gezeigt, wo Grundstücke im Einzugsgebiet der Haltestellen teilweise erst Jahre nach der Eröffnung der Stadtbahn Zug bebaut werden.

7. Wie waren die diesbezüglichen Erwartungen an die Frequenzen der Linie 7?

Es gibt keine definierten Erwartungen zu den Frequenzen der Linie 7 (ehemals 4). Für das Bus-Trasse bei der Unterführung Sumpf wurde festgehalten, dass das Entwicklungsgebiet Sumpf mit einer fahrplanstabilen Verbindung erschlossen und, dass aus Richtung Zug das Arbeitsgebiet Allmend direkt erschlossen werden soll. Diese Projektziele sind erreicht worden.

8. *Welche finanziellen Auswirkungen hat der Beschluss des Regierungsrates vom 23.9.2014 für:*

- *die Gemeinde Steinhausen?*
- *für die Stadt Zug?*
- *für den Kanton Zug?*
- *für die ZVB?*

Die Gemeinden beteiligen sich an 20 Prozent der Abgeltungskosten des öffentlichen Verkehrs. Der Beitrag der Gemeinden berechnet sich aufgrund der Haltestellenabfahrten auf ihrem Gebiet.

- Für die Gemeinde Steinhausen hat der Angebotsausbau keine zusätzlichen Kosten zur Folge.
- Für die Stadt Zug erhöhen sich die Anzahl der Haltestellenabfahrten um rund 1.5 Prozent. Dadurch entsteht ein zusätzlicher Aufwand von maximal 37 000 Franken. Dieser Betrag würde erstmals im Jahr 2016 anfallen, sofern beim künftigen Angebot 2016 die Gesamtsumme der Haltestellenabfahrten in der Stadt Zug nicht optimiert wird.
- Der Kanton spart ab 2016 ca. 150 000 Franken pro Jahr. Dieser Effekt wird sich mit zunehmender Nachfrage auf der Linie 6 verstärken, da künftig weniger zusätzliche Verstärkungsleistungen für diese Linie benötigt werden. Von dieser positiven Kostenentwicklung profitieren anteilmässig auch alle Gemeinden im Kanton Zug.
- Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG kann durch die Produktivitätssteigerung einen Gelenkbus sowie die Fahrdienstkosten einsparen. Für die Kommunikation (Marketing / Fahrgastinfo / Haltestellenanschriften) entstehen umgekehrt Kosten. Diese finanziellen Auswirkungen werden im Jahr 2015 ergebniswirksam für die ZVB. In den nachfolgenden Jahren muss die ZVB im Rahmen des Bestellverfahrens ihre geringeren Aufwendungen für Fahrzeuge und Fahrdienst im Rahmen des Offertverfahrens an die Besteller weitergeben.

9. *Wie waren die Vernehmlassungsantworten der Gemeinden zu dieser Frage?*

Aus der Sicht der Stadt Zug bringt die neue Lösung den Zugerinnen und Zugern keine Verbesserung. Es entstünden der Stadt Zug zusätzliche Kosten für zusätzliche Haltestellenabfahrten, die Haltestelle Dammstrasse würde durch weniger Busfahrten schlechter genutzt, es entstünden zusätzliche Fahrten über die stark belastete Vorstadt, die Stadt sei auch bereit gewesen Verschlechterungen für das Gebiet Rankhof zu unterstützen, 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 von Cham einspielen. Die kurzfristig vorgeschlagene Anpassung der Buslinie 7, gestützt auf wenige Beschwerden aus Cham, lehnt der Stadtrat ab und schlägt als Alternative 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 und es würden der Stadt weniger Kosten entstehen.

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.

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.

3. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 28. Oktober 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart