

**Interpellation Philip C. Brunner und Willi Vollenweider, beide SVP: Nach dem Wirbel um die ZVB-Buslinien auf Stadtgebiet, wie weiter in Zug-West? Was plant der Stadtrat zu unternehmen, um den ÖV für alle Benützer und Einwohner zu verstärken, statt weitere ÖV-Experimente auf dem Buckel der Steuerzahler abzuwarten?**

**Antwort des Stadtrats vom 12. Mai 2015**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Februar 2015 haben Philip C. Brunner und Willi Vollenweider, SVP-Fraktion, die Interpellation „Nach dem Wirbel um die ZVB-Buslinien auf Stadtgebiet, wie weiter in Zug-West? Was plant der Stadtrat zu unternehmen um den ÖV für alle Benützer und Einwohner zu verstärken, statt weitere ÖV-Experimente auf dem Buckel der Steuerzahler abzuwarten?“ eingereicht. Die Bekanntgabe erfolgte an der GGR-Sitzung vom 7. April 2015. Die Interpellanten stellen darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

**Ausgangslage:**

Das vom Kantonsrat beschlossene Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) vom 22. Februar 2007 regelt im Kanton Zug sämtliche Belange im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Gemäss GöV legt der Regierungsrat gestützt auf § 4 Abs. 2 unter anderem die Linien des öffentlichen Verkehrs, deren Anfangs- und Endhaltstellen, alternative Betriebsformen sowie den Preis für eine Haltstellenabfahrt fest. Dies erfolgt gemäss § 2 Abs. 1 jeweils nach Rücksprache mit den Gemeinden.

Die Interpellanten geben im Rahmen ihres Vorstosses die Vorgeschichte aus dem Quartier Rankhof hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs wieder. Darauf muss in der Ausgangslage kurz eingegangen werden.

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2011 lud das Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) den Stadtrat ein, sich zur Frage der Erschliessung des Gebiets Rankhof zu äussern. In seiner Antwort vom 31. Januar 2012 zeigte der Stadtrat Verständnis für die Anliegen des Quartiers Rankhof, weil sich für dessen Bewohner eine gewisse Verschlechterung abzeichnete.

Insbesondere nahm die Fusswegdistanz zur nächstgelegenen Bushaltestelle Rank deutlich zu, bewegt sich aber immer noch innerhalb eines 300m Radius. Aufgrund folgender Faktoren unterstützte der Stadtrat den Regierungsrat damals dennoch:

- Das Gebiet Rankhof war/ist im Viertelstundentakt auf der Stadtbahnlinie S1 während der Hauptverkehrszeit sehr gut erschlossen.
- Die zusätzlichen Kurse der Linie 4 (heute Linie 7) entlasten die Linie 6.
- Das separate Bustrasse Sumpf, das vom Kantonsrat im Rahmen einer Gesamtverkehrsbeurteilung beschlossen wurde um den Knoten Alpenblick zu entlasten, führte dazu, dass die von Cham über diese neue Strecke kommenden Busse über die Steinhäuserstrasse nach Zug geführt werden mussten, da die Chollerstrasse noch nicht durchgehend bis zur Chamerstrasse verläuft.

Der Stadtrat wies in seinem Schreiben aber auch darauf hin, dass er erwartet, dass das AöV die Linienführung der heutigen Linie 7 im Hinblick auf die Durchbindung der Chollerstrasse zwischen Sumpfstrasse und Chamerstrasse mit der Entwicklung des neuen Stadtteils Lorzen erneut überprüft. Es zeigt sich in der Zwischenzeit, dass nach der Eröffnung der verlängerten Chollerstrasse die Rückkehr der Buslinie 7 auf die Chamerstrasse möglich ist.

### **Frage 1**

*Wie beurteilt der Stadtrat die heutige Situation bezüglich den Buslinien 6, 16 und 7?*

### **Antwort**

Der Stadtrat äusserte sich im Schreiben an das AöV vom 3. März 2015 kritisch wie folgt: Das Angebot des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Stadt Zug ist gut und wird von der Bevölkerung geschätzt. Es wurde ständig weiterentwickelt und bewegt sich auf hohem Niveau.

- Als störend empfunden werden die teilweise langen Wartezeiten auf den Durchmesserlinien bei der Haltestelle Metalli aufgrund des HUB-Prinzips.
- Aus Sicht der Stadt Zug unbefriedigend ist nach wie vor die Situation mit der Weiterführung der Linie 7 über den Postplatz zur Haltestelle Metalli. Dieser Zustand generiert für die Stadt Zug unnötige Kosten.
- Die hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten übervollen Busse der Linie 6, beispielsweise bei der Bushaltestelle Stampfi, sind für die Busbenützer aus diesem Stadtteil wenig komfortabel. Hier könnten zusätzliche Verstärkungskurse - Anhängerzüge anstelle der Gelenkbusse - Abhilfe schaffen.
- Die Linie 16 (Fahrtrichtung Dammstrasse/Sennweid) soll künftig ab Haltestelle Dammstrasse/Bahnhof weiter über die Haltestellen Metalli/Bahnhof, Landis & Gyr/Bahnhof und danach ohne Halt via Kreisel Aabachstrasse über die Chamerstrasse als Schnellbus bis zur Haltestelle Oele verkehren. In der Gegenrichtung soll die Linie 16 ab Haltestelle Oele bis zur Haltestelle Dammstrasse ebenfalls als Schnellbus kursieren. Diese Lösung kommt Pendlern entgegen und wäre kostenneutral. Gemäss AöV ist es auf den Fahrplanwechsel 2015/2016 nicht mehr möglich Schnellbusse einzuführen.

## **Frage 2**

*Haben die Frequenzen gegenüber der damaligen Buslinie Nr. 4 wirklich zugenommen?*

### **Antwort**

Die Stadtbahnlinie S1 (Abschnitt Cham-Zug) sowie die Buslinie 7 (Cham-Zug) stehen in einer direkten Wechselwirkung zueinander. Wie erwartet hat die Umstellung der Linienführung zu einer Umlagerung der Teilfahrten vom Bus hin zur Stadtbahn geführt. Gesamthaft sind nach Auskunft des AöV 2014 rund 5'000 Teilfahrten mehr im Korridor Cham-Zug zu verzeichnen als im Jahr 2013 vor der Linienumstellung. Das zusätzliche Potenzial der neuen Linienführung liegt vor allem in der zukünftigen Entwicklung des Gebietes Chollerstrasse/Sumpf.

## **Frage 3**

*Sind mittelfristig weitere Verbesserungen geplant und wenn ja welche?*

### **Antwort**

Das AöV entwickelt mit den Gemeinden das Angebot des öffentlichen Verkehrs ständig weiter. In der Stadt Zug ist nebst der Rückkehr der Linie 7 auf die Chamerstrasse auch die Erschliessung der Gebiete Lüssi/Göbli, Löberen/Loreto und Unterfeld für die neu entstehenden Wohnquartiere wichtig und Gegenstand von weiteren Abklärungen.

Mit der Umsetzung des vom Kanton geplanten Entlastungsprogrammes wird es aber auch beim öffentlichen Verkehr zu Angebotseinbussen kommen. Seitens des AöV angedacht sind Ausdünnungen beim Taktangebot auf den Linien 3, 6, 11, 12 und 13 sowie das Verlegen der Endhaltestelle der Linie 6 hin zum Postplatz – anstelle der Wendeschleife Casino. Der Stadtrat hat sich in seinem Schreiben vom 3. März 2015 gegen diese Sparvorschläge geäußert und diese Haltung anlässlich der Koordinations- und Informationssitzung zwischen den Gemeinden und dem AöV vom 10. April 2015 wiederholt. Allerdings steht fest, dass bei der Buslinie 6 rund eine halbe Mio. Franken jährlich eingespart werden kann, da ein Fahrzeug weniger eingesetzt werden muss. Für die Stadt fallen weniger Haltestellenabfahrten an, die Neugasse wird vom Verkehr entlastet und das Gebiet Frauenstein ist weiterhin durch die Buslinien 3, 5 und die Stadtbahnlinie S2 sehr gut erschlossen. Auch bei der Buslinie 12 wird das Einsparpotenzial geprüft. Die Linie 12 weist einen sehr schlechten Kostendeckungsgrad auf und ist stark gefährdet. Die Verbesserung des Kostendeckungsgrades ist zur Erhaltung dieser Buslinie, die im Interesse der Stadt Zug und der ortsansässigen Bevölkerung ist, existenziell. Letztlich steht es den Gemeinden offen, gestützt auf § 2 Abs. 3 über das vom Kanton festgelegte Angebot hinaus zusätzliche Leistungen bei den Transportunternehmen zu bestellen, wobei dadurch die Kosten für die Stadt Zug markant steigen würden. Angesichts der städtischen Finanzlage in den nächsten Jahren muss das kritisch hinterfragt werden.

#### **Frage 4**

*Wenn Nein, warum nicht – bzw. was wären die finanziellen Konsequenzen für die Stadt Zug und den städtischen Steuerzahler aufgrund von Änderungen, von denen vor allem auch Einwohner anderer Gemeinden profitieren?*

#### **Antwort**

Wie in der Antwort zur Frage 3 dargelegt, wird der ÖV im Kanton Zug ständig weiterentwickelt. Eine Erhöhung des Angebots wirkt sich unmittelbar auf die Kosten aus. Die Gemeinden müssen laut GöV 20% der Abgeltungen finanzieren. Dieser Betrag wird aufgeschlüsselt auf die auf dem jeweiligen Gemeindegebiet stattfindenden Haltestellenabfahrten. Gegenwärtig beträgt der Preis für eine Haltestellenabfahrt 53 Rappen. Naturgemäss hat die Stadt Zug die meisten Haltestellenabfahrten zu verzeichnen und trägt deshalb auch die grösste Last der gemeindlichen Abgeltungen. Dies, weil die meisten Busse aus den Gemeinden durch die Stadt Zug fahren und an zahlreichen städtischen Haltestellen Halt machen, was natürlich Sinn macht. Die Stadt Zug übernimmt auch in dieser Beziehung eine Zentrumslast, von der die Bewohnerinnen und Bewohner anderer Gemeinden profitieren.

#### **Frage 5**

*Was waren die Gründe, welche zur ablehnenden Haltung des Stadtrates führten? Ist es richtig, dass uns die geänderte Verkehrsführung über CHF 30'000.00 jährlich kostet und dies, ohne dass für die Bewohner von Zug West etwas verbessert wird – sondern im Gegenteil die ÖV-Versorgung ganzer Quartiere nicht mehr mit ZVB-Bussen erfolgt?*

#### **Antwort**

Mit Schreiben vom 19. August 2014 wurde der Stadtrat vom zuständigen Amt für öffentlichen Verkehr eingeladen, sich zu einer kurzfristigen Anpassung der Linie 7 zu äussern. Im Vordergrund stand, die Linie 7 anstelle des Linienastes „Sennweid“ der Linie 6 via Metalli- Postplatz zu führen. Der Linienast „Sennweid“ (Linie 16) endet damit neu an der Haltestelle Dammstrasse/Bahnhof SBB und stellt dort die Anschlüsse an die Züge sicher. Im Antwortbrief vom 2. September 2014 äusserte sich der Stadtrat wie folgt:

- Durch diese Anpassung steigt die Anzahl Haltestellenabfahrten in der Stadt Zug. Daraus ergeben sich gemäss Angaben des AöV ab 2016 jährlich Zusatzkosten für die Stadt Zug in der Höhe von CHF 37'000.00. Bereits heute übernimmt die Stadt Zug mit ihren vielen Haltestellen eine Zentrumsfunktion und wird im Jahr 2015 mit CHF 2'556'252.00 wesentlich mehr Abgeltungen bezahlen als die Gemeinden Baar mit der zweithöchsten Belastung von CHF 1'434'251.00 oder Cham mit CHF 1'070'538.00.
- Im Hinblick auf den unterjährigen Fahrplanwechsel vom Juni 2014 hat die Stadt Zug in Absprache mit dem AöV fristgerecht die Bushaltestelle Dammstrasse/Bahnhof SBB ausgebaut, damit dort Ausgleichszeiten für Busse der Linie 7 möglich sind. Dies hat Kosten in der Höhe von CHF 160'000.00 verursacht, für welche die Stadt Zug aufkommen musste.
- Auch wenn die Bushaltestelle Dammstrasse/Bahnhof SBB neu zwar weiterhin - allerdings in bedeutend geringerem Ausmass durch die Linie 16 (Linienast „Sennweid“) - genutzt würde und die Investition damit nicht ganz unnötig gewesen wäre, stellt sich die Frage nach der Planungssicherheit, wenn schon nach drei Monaten ein Betriebskonzept aufgrund einzelner Beschwerden wieder abgeändert wird.

- In der Stadt Zug würden durch die Anpassung zusätzliche Fahrten über die bereits stark belastete Vorstadt, den Postplatz und die Bahnhofstrasse entstehen.
- Bereits heute besteht bei der Bushaltestelle „Chamerried“ eine Umsteigemöglichkeit auf die Buslinie 6. Dies wird im Bus kommuniziert. Dieser Umsteigevorgang ist vertretbar und vergleichbar mit Umsteigevorgängen im Talacher Richtung Baar.
- Es war klar, dass das Kappen der Linie 4 am Bahnhof Zug für einzelne Benützerinnen und Benützer eine Verschlechterung mit sich bringen wird. Bei den betroffenen Personen müssen sich nun neue Gewohnheiten einspielen, was entsprechend Zeit braucht.

Aus diesen Gründen konnte diese sehr kurzfristige und aufgrund weniger Beschwerden aus Cham vorgeschlagene Anpassung der Buslinie 7 nicht unterstützt werden. Das Quartier Rankhof ist weiterhin durch Busse erschlossen.

### **Frage 6**

*Wie beurteilt der Stadtrat rückblickend die bisherige Arbeit des AöV des Kantons Zug in dieser leidigen Angelegenheit – gerade im Hinblick darauf – dass die Stadt Zug als hauptsächliche Zahlstelle auf allen Ebenen einmal mehr ohne jegliche Mitsprache in ureigensten ÖV-Fragen direkt zur Kasse gebeten wird?*

### **Antwort**

Das Amt für öffentlichen Verkehr hat die Stadt Zug transparent informiert und die gemäss GöV geforderte Rücksprache mit der Gemeinde in jedem Fall durchgeführt. Wie in der Ausgangslage erwähnt, ist das vom Kantonsrat beschlossene Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug massgebend und einzuhalten. Über die kurzfristige und kostenrelevante Verlängerung der Linie 7 über Vorstadt, Postplatz und Metalli - trotz abweisender Stellungnahme - ist der Stadtrat nicht glücklich.

### **Antrag**

Wir beantragen Ihnen, die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 12. Mai 2015

Dolfi Müller  
Stadtpäsident

Martin Würmli  
Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation der SVP-Fraktion vom 26. Februar 2015 betreffend „Nach dem Wirbel um die ZVB-Buslinien auf Stadtgebiet, wie weiter in Zug-West? Was plant der Stadtrat zu unternehmen um den ÖV für alle Benützer und Einwohner zu verstärken, statt weitere ÖV-Experimente auf dem Buckel der Steuerzahler abzuwarten?“

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat, Urs Raschle, Departementsvorsteher, Tel. 041 728 22 51.