



Philip C. Brunner
Willi Vollenweider
 Mitglieder der SVP-Fraktion
 c/o Postfach 702
 6300 Zug

An die Präsidentin des GGR
 Frau Karin Hägi
 c/o Stadtkanzlei
 Stadthaus am Kolinplatz
 6300 Zug

Zug, 26. Februar 2015

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?



An der (früheren) Haltestelle Rankhof hält seit dem 15.6.2014 kein Bus mehr.

(Foto: Dominik Hodel / Neue ZZ) Quelle:

<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/zg/zug/Zuger-Regierung-beendet-Bus-Streit;art93,253274>

1. Die heute fast vergessene Vorgeschichte aus dem Quartier Rankhof in Zug-West:

Am 12. April 2013 teilte die Zuger Regierung mit, dass sie die Petition des Quartiers Rankhof in Zug-West abschliessend ablehne. Somit wurde das neue Konzept die bestehende Buslinie von der Chamerstrasse auf das neue Bustrassee in die Lorzenebene zu verlegen letztmals bestätigt. Sehr viele Quartierbewohner hatten rechtzeitig verlangt, dass die Buslinie 4 auch nach Inbetriebnahme des neuen Bustrassees weiterhin über die Chamerstrasse zu führen sei. Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) vertrat die Auffassung, dass das Gebiet Rankhof auch nach der Linienverlegung über eine gute Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr verfüge. In diesem Zusammenhang wurde auf die Stadtbahnhaltestelle Chollermüli (S1) sowie auf die Bushaltestelle Rank an der Steinhauserstrasse verwiesen, die nach der Linienumlegung von zwei Buslinien bedient würden. Nach dem neuen Erschliessungskonzept, das gemäss Regierung auch vom Stadtrat

von Zug unterstützt werde (!), ergebe sich für die Bewohner des Gebiets Rankhof gegenüber früher eine nur geringfügig längerer Fusswegdistanz zur nächsten Bushaltestelle. Zudem wurde explizit darauf hingewiesen, dass die Buslinie 4 (Inwil-Cham) in den vergangenen Jahren permanent rückläufige Frequenzen zu verzeichnen habe. Die ZVB erwartete damals, dass man mit der Verlegung der Buslinie auf das neue Trasse durch die Lorzenebene eine grössere Nachfrage erzielen könne, als dies mit der Linienführung parallel zur S1 der Fall sei.

2. Die angedachte brillante öV-Lösung startete im Sommer 2014:

Mit dem Fahrplanwechsel wurde somit am 15. Juni 2014 die allseits beliebte Buslinie 4, welche bis zu diesem Zeitpunkt die im Westen gelegenen Gebiete der Stadt durch die ZVB über viele Jahre verbunden hatte, über Nacht aufgehoben. Als Ersatz wurde eine neue Buslinie Nr. 7 eingeführt die damals mit folgender neuer Route verkehrte: Dammstrasse/Bahnhof Zug - (Lorzen – Rank – Riedmatt – Sumpfstrasse – Turmstrasse – Chamerried - Alpenblick) - Cham Bahnhof verkehrte.

3. Nach der Begeisterung die Ernüchterung, in Zug, in Cham und Steinhausen; nun geht es Schlag auf Schlag mit kritischen kantonsrätlichen Vorstössen:

Sehr bald nach dieser Umstellung wurden im Zuger Kantonsrat auf Druck der unzufriedenen Fahrgäste und der betroffenen Bevölkerung insgesamt drei Vorstösse zu diesem Thema eingereicht, welche die breite Unzufriedenheit mit der neuen Lösung vorallem in den Gemeinden Cham und Steinhausen gut dokumentiert:

3.1 Am 6. August 2014 wurde vom damaligen Kantonsrat Georges Helfenstein CVP, Cham, eine **Interpellation** betreffend neue Buslinie Nr. 7 Cham Zug eingereicht. Mit Vorlage Nr. 2417.2 beantwortete die Regierung bereits am 23. September 2014 zahlreiche Fragen zu diesem Thema.

3.2 Am 11. August 2014 reichte Kantonsrat Andreas Lustenberger, ALG, Baar betreffend Verbindung der ZVB Buslinie 4 und 7 eine **kleine Anfrage** ein, welche der Regierungsrat („nach Rücksprache mit der ZVB-Direktion“) am 2. September 2014 schriftlich beantwortete (Vorlage 2426.1).

3.3 Am 25. September 2014 reichte wiederum Kantonsrat Andreas Hausheer, CVP, Steinhausen eine **Interpellation** betreffend dem Angebotsabbau für die Busbenützer der Linie 6 (Steinhausen–Zug) in den wichtigen Hauptverkehrszeiten (Vorlage Nr. 2435.1) ein, welche der Regierungsrat am 28. Oktober 2014 beantwortete. Der Interpellant sah damals im Beschluss des Regierungsrats vom 23. September 2014, welcher die Linienführung der Linien 7 und 16 neu regelte, in der Hauptverkehrszeit eine Benachteiligung der Fahrgäste insbesondere jener aus der Gemeinde Steinhausen.

Auch die späteren Diskussionen im Kantonsrat bei der Beantwortung der beiden Vorstösse 3.1 und 3.3 hinterliessen den Eindruck, dass das Ei des öV-Kolumbus noch nicht gefunden sei, vorallem nicht für die öV-geschädigten Bewohner von Zug-West.

Zusätzlich wurde am 31.10.2014 der 37-seitige ! Ergebnisbericht zur Befragung zum öffentlichen Verkehr im Kanton Zug (Studien Nr.140124 Link-Institut) durch das AöV veröffentlicht. Ein in diesem Zusammenhang interessantes Zitat ist unter anderem das folgende: „Nach wie vor die besten Noten geben die Bus-Nutzer der Distanz, die zur nächsten Bus-Haltestelle zurückgelegt werden muss“. In Zug-West auch?

4. Die Regierung handelt rasch – und macht einen ersten Versuch zur Verbesserung der offensichtlich unbefriedigenden Situation und zur Beruhigung der Fahrgäste aus Cham und Steinhausen:

Beim nächsten Fahrplanwechsel, Dezember 2014, nahmen Regierung und AöV verschiedene Aenderungen vor, welche aber in der Öffentlichkeit kaum grössere Begeisterung auslösten. Zwar kehrte in der öffentlichen Diskussion etwas Ruhe ein, hatten doch verschiedene Fahrgäste sich vorher mittels Lesebriefen massiv über verschiedene Neuerungen, darunter auch der zusätzlichen Tarifstufe beim Bus nach Cham beklagt.

Fazit: Bisher sind die Diskussionen vorallem durch die veröffentlichten Leserbriefe und den politischen Vorstössen im Kantonsrat aus Cham und Steinhausen geprägt gewesen. Der Stadtrat von Zug und die Bevölkerung von Zug-West und dem Quartier Riedmatt-Chollermüli) haben sich wohl im Interesse einer sachlichen Diskussion zurückgehalten, obwohl auch sie von den Aenderungen stark betroffen sind. Im GGR wurde das Thema erstaunlicherweise ebenfalls gar nie thematisiert.

5. Welche weitergehenden Verbesserungen für die Stadtzuger sind zukünftig geplant?

In diesem Zusammenhang gestatten sich die Interpellanten nun den Stadtrat aufzufordern folgende Fragen zu beantworten und allfällige weitere Informationen zu veröffentlichen:

- Wie beurteilt der Stadtrat die heutige Situation bezüglich den Buslinien 6, 16 und 7?
- Haben die Frequenzen gegenüber der damaligen Buslinie Nr. 4 wirklich zugenommen?
- Sind mittelfristig weitere Verbesserungen geplant und wenn ja welche?
- Wenn Nein, warum nicht – bzw. was wären die finanziellen Konsequenzen für die Stadt Zug und den städtischen Steuerzahler aufgrund von Aenderungen, von denen vorallem auch Einwohnern anderer Gemeinden profitieren?

In seiner Antwort auf die erwähnte Interpellation Helfenstein schreibt der Regierungsrat: „Zitat: „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“.

- Was waren die Gründe, welche zur ablehnenden Haltung des Stadtrates führten? Ist es richtig, dass uns die geänderte Verkehrsführung über CHF 30'000.- 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?
- Wie beurteilt der Stadtrat zurückblickend 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?

Wir bedanken wir uns für die schriftliche Beantwortung unserer Fragen und weiterer Informationen zu diesem Thema und verbleiben mit freundlichen Grüssen

Philip C. Brunner

Grossgemeinderat
Mitglied SVP-Fraktion



Willi Vollenweider

Grossgemeinderat
Mitglied SVP- Fraktion

