

Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend
Defizitgarantie und Ausbau von Haltestellen

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 9. Dezember 1965

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

I.

Am 1. März 1947 eröffnete die Zuger Autobus-Genossenschaft (ZAG) ihren Betrieb von Zug nach Oberwil und von Zug nach Ammannsmatt. Bereits ab 1. August 1947 wurde diese Linie bis Steinhausen ausgedehnt. Mit der baulichen Entwicklung der Stadt und ihrer Umgebung stiegen auch die Anforderungen an die Verkehrsbetriebe. Die Gemeinde Steinhausen forderte schon vor 1960 bessere Autobusverbindungen mit ihren Nachbargemeinden, und Cham und Hünenberg ersuchten um Anschluss an das Netz der ZVB.

Die ZAG war nicht in der Lage, diesen Wünschen zu entsprechen. Sie hat die Konzession ihrer Linie Zug-Steinhausen vorzeitig an die ZVB abgetreten, welche den Betrieb am 30. September 1962 übernahm, den Fahrplan ausbaute und im Sinne eines Versuches einzelne Kurse in den Zwischenzeiten bis Cham weiterführte. Am 30. Mai 1965 erfolgte die Ausdehnung des Betriebes mit neuen Fahrzeugen bis Hünenberg. Am 18. März 1963 hat die ordentliche Generalversammlung der ZAG die Liquidation auf den Ablauf der Konzession, Mitte Jahr 1966, beschlossen. Die Notwendigkeit, ausserordentlich grosse Investitionen für neue Fahrzeuge und geeignete Einstellräume zu machen, sowie betriebliche Gründe bewogen die Verwaltung zu diesem Schritt.

II.

Beim Abschluss des Betriebsgemeinschaftsvertrages zwischen der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) und der Zuger Bergbahn und Bus AG (ZBB) war im Einverständnis mit dem Stadtrat vereinbart worden, bei einer allfälligen Neuordnung oder Erweiterung des Verkehrsnetzes eine weitgehende Koordination in administrativer und technischer Hinsicht in dem Sinne anzustreben, dass die intergemeindlichen Linien in Konzession und auf Rechnung der ZVB und die städtischen Linien in Konzession und auf Rechnung der ZBB zu führen sind.

Diese Abmachung wurde getroffen, damit sich die Stadtgemeinde volle Selbständigkeit in Bezug auf Linienführung, Fahrplan- und Tarifgestaltung für die rein städtischen Verbindungen wahren kann. Die Einwohnergemeindeversammlung vom 18. Oktober 1962 hat u.a. wie folgt beschlossen:

"Der Stadtrat wird unter Vorbehalt des Beschlusses der Generalversammlung der ZAG beauftragt, die Frage der Uebernahme der Linie Zug Bahnhof - Oberwil im Einvernehmen mit den Organen der ZVB und der ZBB zu prüfen und dem Grossen Gemeinderat einen entsprechenden Lösungsvorschlag zu unterbreiten.

Der Stadtrat wird beauftragt, im Einvernehmen mit der ZVB und der ZBB einen generellen Plan für allfällige weitere städtische Verkehrsbedürfnisse auszuarbeiten und dem Grossen Gemeinderat entsprechenden Bericht zu erstatten."

III.

Voraussetzung für die Fahrplangestaltung, die Ausarbeitung von Kostenberechnungen und des Konzessionsgesuches bildet die Festlegung der Linienführung. Die Behörden und Delegationen derselben hatten während der letzten Jahre mehrmals Gelegenheit, zu pendenten Problemen der Planung des öffentlichen Verkehrs Stellung zu nehmen. Im allseitigen Einvernehmen wurde beschlossen, die Linienführung von Baar bis Zug Kasernenstrasse unverändert beizubehalten. Um dem Göbli/Oberallmendgebiet den Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz zu ermöglichen, wurde gleichzeitig in Aussicht genommen, die Oberwilerlinie mit dem Uebergang an die ZBB als rein städtische Verkehrslinie von Oberwil auf der Hauptstrasse durch die Stadt, die Baarerstrasse und die Göblistrasse bis zur Oberallmend (Firma Franz Rittmeyer AG) zu erweitern.

Mit Schreiben vom 21. Juli 1965 hat die ZBB den Einwohnerrat Baar über die vorgesehene Linienführung bis Oberallmend orientiert. Gleichzeitig wurde ihm mitgeteilt, dass die Linie nach erfolgtem Strassenausbau bis Inwil ausgedehnt werden könnte, sofern es der Wunsch der Bevölkerung von Inwil und der Gemeindebehörden von Baar wäre. Gegebenenfalls hätten sich die Interessenten möglichst rechtzeitig für die Erstellung einer Wendeschleife umzusehen. Die Korporation Zug hat sich grundsätzlich und bis auf weiteres bereit erklärt, ihre bereits erstellte Erschliessungsstrasse westlich der Liegenschaft Rittmeyer als Wendeschleife und das anschliessende kurze Strassenstück, das gelegentlich für die Weiterführung einer Durchfahrtsstrasse Richtung Baar gedacht ist, zur Verfügung zu stellen.

IV.

Der Fahrplan bildet die Grundlage für die Betriebsberechnungen. Die festen Kosten, d.s. Verzinsung, Abschreibungen, Gebühren, Versicherungsprämien und weitgehend auch die Personalkosten, beeinflussen den Kilometerpreis wesentlich. Von besonderer Bedeutung ist, dass Personal und Fahrzeuge rationell zum Einsatz kommen. Je grösser die Fahrleistungen sind, umsomehr senken sich die festen Kosten pro Kilometer. Anlässlich konsultativer Aussprachen einigte man sich dahin, dass für die Festlegung des Fahrplanes und der Kostenberechnungen Diskussionsvarianten ausgearbeitet werden sollen:

Variante A würde mit 16 Kurspaaren die Leistungen der ZAG nach dem heute gültigen Fahrplan übernehmen, jedoch mit der Ausdehnung der Linie bis Oberallmend und Führung eines Personenanhängewagens im Spitzenbetrieb. Es wären dies zwischen 06.00 und 20.00 Uhr 16 Kurspaare mit rund 61'500 Bus- und 31'000 Anhänger-km pro Jahr.

Variante B nimmt zwischen 06.00 bis 23.00 Uhr mit guten Verbindungen Rücksicht auf den Abonnentenverkehr, während in den Zwischenzeiten in jeder Richtung pro Stunde ein Kurspaar vorgesehen wäre. Das ergibt bei 24 Kurspaaren rund 92'000 Bus- und 46'000 Anhänger-km pro Jahr.

Variante C sieht von 05.45 bis 23.00 Uhr innerhalb von 40 Minuten je ein Kurspaar vor. Zweckmässigerweise muss der Fahrplan jedoch auf gute Anschlüsse in Zug nach allen Richtungen abgestimmt werden. Das ergibt bei 28 Kurspaaren rund 107'300 Bus- und 46'000 Anhänger-km pro Jahr.

Variante D mit starrem Fahrplan und Intervallen von nur 20 Minuten wäre gegenüber der Variante C mit doppelten Investitionen und doppelten Betriebskosten verbunden. Dies kann heute, bei den verhältnismässig bescheidenen Frequenzen, nicht verantwortet werden.

In den nachfolgenden Vergleichszahlen sind die Varianten A und D unberücksichtigt. Es stehen sich gegenüber:

Variante B mit 24 täglichen Kurspaaren, wovon 12 mit Anhänger und
Variante C mit 28 täglichen Kurspaaren, wovon 12 mit Anhänger.

Beide Varianten sind ausgeschieden:

- a) mit Kapitaldeckung von Fr. 600'000.-- durch die ZVB
- b) mit Kapitaldeckung durch \hat{a} fonds perdu-Leistungen oder Erhöhung des Aktienkapitals ohne Dividendenpflicht.

	V a r i a n t e B mit Kapitaldeckung		V a r i a n t e C mit Kapitaldeckung	
	durch ZVB	à fonds perdu od. AK-Erhöh.	durch ZVB	à fonds perdu od. AK-Erhöh.
1. Personalkosten inkl. soziale Aufwendungen	96'600	96'600	96'600	96'600
2. Haftpflicht-Versicherung	1'700	1'700	1'700	1'700
3. Betriebskosten Bus B 92'000 km à 65,8 Rp. C 107'300 km à 65,8 Rp.	60'500	60'500	70'500	70'500
4. Betriebskosten PA B 46'000 km à 26,5 Rp. C 46'000 km à 26,5 Rp.	12'200	12'200	12'200	12'200
5. Verzinsung auf Fahrz. Bauaufwendungen und Reservebestandteilen	18'000	-	18'000	-
6. Abschreibungen a. Fahrz. Bauaufwendungen und Reservebestandteilen	41'000	41'000	41'000	41'000
7. Unkosten und Verwaltung	12'000	12'000	12'000	12'000
8. Approximative Betriebskosten	242'000	224'000	252'000	234'000
9. Approximative Verkehrseinnahmen	100'000	100'000	100'000	100'000
10. Approximatives Betriebsdefizit	142'000	124'000	152'000	134'000
11. Betriebskosten pro km mit Anhängerführung	1,74	1,62	1,64	1,52
12. Betriebskosten pro km ohne Anhängerführung	2,00	1,84	1,83	1,71
13. Kapitalbedarf für jede Variante	600'000	600'000	600'000	600'000

V.

Auf den Zeitpunkt der Betriebsübernahme der Linie Oberwil-Zug und die Ausdehnung bis Oberallmend ist ein neuer Tarif vorzubereiten. Der Konsequenzen wegen sind die gleichen Tarifgrundsätze wie für die Tallinien Zug - Baar und Zug - Steinhausen - Cham - Hünenberg vorgesehen.

Das Ziel auf Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarifwesens lässt sich unter den derzeitigen Verhältnissen mit verschiedenen Defizitdeckungen leider noch nicht realisieren. Von Kolinplatz

bis zur ZVB-Haltestelle Gut Hirt und umgekehrt verkehren die Linien der ZVB und ZBB parallel. Die ZVB und ZBB verzichten gegenseitig auf Konzessionsansprüche. Im Sinne eines Versuches werden auf dieser Strecke alle gültigen Abonnemente beider Verwaltungen gegenseitig als Fahrausweise anerkannt.

Im Übrigen ist vorgesehen, die gemeinschaftliche Betriebsleitung und die Bürogemeinschaft sowie die Betriebsführung der Autobuslinie Oberwil-Zug-Oberallmend der ZVB zu übertragen und analog vertraglich zu regeln wie für die Linie Zug-Schönegg-Zugerberg.

VI.

Der Verwaltungsrat der ZBB kommt in seinem Bericht zu folgenden Schlussfolgerungen:

"Die vorteilhafte Verbindung des Industrie- und Wohngebietes Göbli/Oberallmend mit dem Bahnhof, dem Stadtzentrum, der LG-Hofstrasse, der Kantonsschule, dem Spital und weiter bis Oberwil und umgekehrt, sowie mit guten Anschlüssen an die SBB, nach Aegeri/Menzingen und Zugerberg lässt nach einer kurzen Anlaufzeit eine im voraus unbekannte, jedoch zweifellos gute Frequenzzunahme erwarten. Auf der Linie Zug - Steinhausen betrug die Zunahme innerhalb von zwei Jahren rund 150 Prozent. Nach Cham und Hünenberg liegt eine nur kurze Erfahrungszeit vor, doch steht die Frequenz über den Erwartungen. Es ist kaum anzunehmen, dass ein gut ausgebauter Probefahrplan reduziert werden muss.

Mit den gleichen Fahrzeugen und bei mehr oder weniger gleichen Personal- und Betriebskosten (ohne Berücksichtigung der Teuerung) kann sich die Frequenz zwischen Oberwil - Zug - Oberallmend sowohl im Spitzenverkehr wie in den Zwischenzeiten um über hundert Prozent erhöhen. Zwischen Oberwil - Zug und umgekehrt einerseits und Zug Stadt- Oberallmend und umgekehrt andererseits werden zwei weitgehend getrennte Gebiete gleichzeitig vorteilhaft bedient.

Weil nach einer kurzen Anlaufzeit bei befriedigender Bedienung gute Frequenzen erwartet werden dürfen, können ab Fahrplanwechsel am 22. Mai 1966 die Leistungen gemäss Variante B empfohlen werden. Sollte für eine Fahrplanerweiterung später ein Bedürfnis vorliegen, kann eine Verbesserung von Fall zu Fall erfolgen. Die Fahrplangestaltung mit starrem Fahrplan und Intervallen von nur 20 Minuten wäre mit doppelten Investitionen und doppelten Betriebskosten verbunden. Dies könnte heute noch nicht beantwortet werden."

Es soll jedoch in einem späteren Zeitpunkt geprüft werden, ob diese Nord - Süd - Verbindung zu einer Linie mit starrem Fahrplan ausgebaut werden kann.

Der Stadtrat hat nach einlässlicher Prüfung den Schlussfolgerungen des Verwaltungsrates der ZBB zugestimmt. Er teilt die Ansicht, dass die bisher von der ZAG geführte Autobuslinie Zug-Oberwil von der ZBB als innergemeindliche Buslinie übernommen und bis zur Oberallmend weitergeführt werden soll. Desgleichen stimmt er der Variante B, d.h. dem Busbetrieb auf dieser Linie mit täglich 24 Kurspaaren und mit der Kapitaldeckung durch die ZVB zu, was eine jährliche Defizitgarantie von max. Fr. 142'000.-- bedingt.

Gegenüber bisher ist zunächst die Ausdehnung der Busstrecke von Oberwil - Zug bis Oberallmend von besonderer Bedeutung. Dazu kommen wesentliche Fahrplanverbesserungen, indem statt bloss 16 Kurspaare

24 Kurspaare geführt werden. Der Busverkehr wird zwischen 06.00 Uhr und 23.00 Uhr aufrecht erhalten, wobei besondere Rücksicht auf den Abonnentenverkehr genommen und in der Zwischenzeit in jeder Richtung ein Kurspaar eingesetzt wird. Ueberdies wird das Sitzplatzangebot um mehr als das Doppelte und das Stehplatzangebot um mehr als das Dreifache erhöht. Auch der bessere Fahrkomfort ist gebührend zu werten.

VII.

Linienführung und Haltestellen sind wie folgt vorgesehen:

Oberwil-Oberallmend

Oberwil-Widenstrasse (bei der Einmündung in die Artherstrasse), Tellenmattstrasse (SBB-Haltestelle), Fridbach, Spital, Kolinplatz, Steinhof, Gubelstrasse (Bahnhof), Guthirt, Verzinkerei, Oberallmend.

Oberallmend-Oberwil

Oberallmend, Verzinkerei, Guthirt, Gubelstrasse (Bahnhof), Bundesstrasse, Postplatz, Kolinplatz, Spital, Fridbach, Oberwil Kreuz, Oberwil Widenstrasse.

Hinsichtlich der Haltestellen, die ja wenn immer möglich neben der eigentlichen Fahrbahn angelegt werden sollen, ist folgendes festzuhalten:

Die Breite der Grienbachstrasse und der Industriestrasse gestattet beim derzeitigen Verkehr Bushalte ohne grössere bauliche Aenderungen. Bei den Haltestellen längs Kantonsstrassen im Stadttinnern und an der Artherstrasse handelt es sich um bestehende Anlagen, deren weiterer Ausbau Sache des Kantons ist. Hingegen fällt die Erstellung von Bushaltestellen auf Gemeindestrassen in den Aufgabenkreis der Stadt.

Für den Ausbau der zu Lasten der Stadt zu schaffenden Bushaltestellen ist mit folgenden Aufwendungen zu rechnen:

Oberwil Widenstrasse

Erdarbeiten und Unterbau	Fr.	4'600.--	
Maurerarbeiten, Randabschlüsse Pflästerungen	"	8'800.--	
Belags- und Gärtnerarbeiten	"	2'700.--	
Landerwerb	"	8'900.--	
Materiallieferungen, Aenderung an der Strassenbeleuchtung	"	4'000.--	Fr. 29'000.--

Oberwil Tellenmattstrasse

Erdarbeiten und Unterbau	Fr.	2'100.--	
Maurerarbeiten, Randabschlüsse, Pflästerungen	"	6'700.--	
Belags- und Gärtnerarbeiten	"	1'600.--	
Landerwerb	"	1'000.--	Fr. 11'400.--

Oberallmend

Kleinere Anpassungsarbeiten, Signalisation etc.	Fr.	2'600.--	
---	-----	----------	--

Zusammen Fr. 43'000.--
=====

Die Organe des Kantons haben der Linienführung grundsätzlich zugestimmt. Auch hat ein Augenschein eines Vertreters des eidgenössischen Amtes für Verkehr und Energiewirtschaft ergeben, dass die Konzessionserteilung keine Schwierigkeiten mit sich bringen wird, wenn auch die formelle Bewilligung noch aussteht.

Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und derselben zuzustimmen.

Zug, den 9. Dezember 1965

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:
R. Wiesendanger Dr. K. Meyer

Beilage: Antrag zur Beschlussfassung

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr.
BETREFFEND AUTOBUSLINIE OBERWIL - ZUG - OBERALLMEND
DEFIZITGARANTIE UND AUSBAU VON HALTESTELLEN

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 85
vom 9. Dezember 1965

b e s c h l i e s s t :

1. Der Uebernahme der Autobuslinie Oberwil-Oberallmend durch die Zuger Bergbahn und Bus AG gemäss Variante B, d.h. mit 24 täglichen Kurspaaren und mit Kapitaldeckung durch die Zugerland Verkehrsbetriebe AG, wird zugestimmt und hiefür gegenüber der Zuger Bergbahn und Bus AG eine Defizitgarantie von jährlich maximal Fr. 142'000.-- zu Lasten der ordentlichen Verwaltungsrechnung übernommen.
2. Für den Ausbau der Bushaltestellen Oberwil-Widenstrasse, Oberwil-Tellenmattstrasse und Oberallmend wird ein Kredit von Fr. 43'000.-- zu Lasten der ausserordentlichen Verwaltungsrechnung bewilligt.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 5 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung und tritt mit der Annahme durch die Stimmberechtigten sofort in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische Rechtssammlung aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt und es werden ihm alle hiefür erforderlichen Vollmachten erteilt.

Zug, den

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Der Stadtschreiber:

Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend
Defizitgarantie und Ausbau von Haltestellen

Bericht und Antrag der Baukommission vom 30. Dezember 1965

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

Die Baukommission hat an ihrer Sitzung vom 28. Dezember 1965 in Anwesenheit der Herren Stadtrat August Sidler, Stadtrat Walther Hegglin, Stadtingenieur Hans Schnurrenberger und Direktor Xaver Iten von der ZVB zur Vorlage über die Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend und den dadurch bedingten Ausbau von Haltestellen Stellung genommen.

Auf Grund ihrer Beratungen unterbreitet Ihnen die Kommission folgenden Bericht und Antrag:

I. Bericht der Kommission

A. Allgemeines

Nach Erläuterungen der Vorlage durch die Herren Stadtingenieur Schnurrenberger und Direktor Iten von der ZVB, welche die dringende Notwendigkeit der Uebernahme der Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend durch die Zuger Bergbahn und Bus AG unterstrichen, beschloss die Kommission einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Sie konnte dies umso mehr, da diese Buslinie ein öffentliches Interesse darstellt, welches auch die nötigen baulichen Massnahmen aufdrängt. Die Kommission wurde auch ganz generell über die bestehenden Studien der innerstädtischen Verkehrsprobleme aufgeklärt. Die Kommission wünscht, dass für eine eventuelle neue Beratung bei Eröffnung einer neuen innerstädtischen Buslinie, wobei vor allem eine solche im Gebiete Rosenberg-Fadenstrasse-Weinbergstrasse im Vordergrund stehen sollte, die Vorlage eines Planes der vorhandenen, der projektierten und der für die Zukunft vorgesehenen Buslinien vorgelegt werden kann. Auch die Art der Traktionsmittel wurde nochmals diskutiert, obwohl hier die Weichen bereits im Zeitpunkt der Umstellung der ZVB auf Busbetrieb gestellt wurden.

B. Linienführung

Die heute vorgelegte Linienführung dürfte unter den gegebenen Verhältnissen richtig sein. Die Konzessionsbehörde hat dieser Linienführung ebenfalls zugestimmt. Die Führung der Linie über die Gotthardstrasse und Industriestrasse ist auf Grund des heutigen Ausbauszustandes der Industriestrasse zu gefährlich und

nicht zu verantworten. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Linienführung Zug - Oberwil - Oberallmend dem jeweiligen Ausbauzustand der zu befahrenden Strassen angepasst werden sollte. Das heisst, die Linienführung auch auf andere Strassen im betroffenen Gebiet verlegt werden könnte, sofern der Ausbauzustand der Strasse und die Verkehrssicherheit dies erlauben würde.

C. Haltestellen

Die Kommission ist mit den Haltestellen Tellenmatt-Oberwil, Spital, Kolinplatz, Steinhof, Gubelstrasse, Guthirt, Verzinkerei, Bundesstrasse und Kreuz-Oberwil, einverstanden. Die Haltestelle Widenstrasse stellt einen Grenzfall dar, der aber, wenn die Haltestelle durch die Buschauffeure richtig angefahren wird, verantwortet werden kann. Sie ist so bemessen, dass ein Bus mit Anhänger ohne Behinderung der Sicht von der Widenstrasse in die Artherstrasse anhalten kann. Für eine zukünftige Haltestelle an der Artherstrasse, einer Buslinie Zug-Walchwil, liegt sie zudem sehr zweckmässig. Die Haltestelle Fridbach, welche an einer Kantonsstrasse liegt und daher auch durch den Kanton auszubauen ist, muss als unbefriedigend bezeichnet werden. Die Verschiebung des Baues dieser Bushaltestelle durch das kantonale Bauamt auf das Jahr 1967 wird nicht verstanden, da die beim Fridbach herrschenden engen Strassenverhältnisse beim Anhalten des Autobusses auf der Fahrbahn noch unbefriedigender werden.

Eine längere Diskussion löste die beim Parkplatz des Regierungsgebäudes heute bestehende Bushaltestelle für die ZBB und für die Buslinie Zug-Oberwil aus. Diese Haltestelle, welche allen Verkehrsvorschriften widerspricht, war schon wiederholt Gegenstand von Diskussionen im Grossen Gemeinderat. Leider haben die zuständigen Stellen dafür bis heute kein Ohr gehabt. Die Kommission verlangt, dass die städtischen Vertreter beim Kanton und bei der ZBB energisch vorstellig werden, damit diese Haltestelle auf die Haltestelle der ZVB auf den unteren Postplatz verlegt wird. Es sind dafür keine baulichen Massnahmen nötig, sondern es bedingt dies bloss der Versetzung der betreffenden Verkehrstafel. Die provisorische Wendeschleife in der Oberallmend fand die Zustimmung der Kommission.

II. Antrag der Kommission

Auf Grund ihrer Prüfung gelangt die Kommission einstimmig zum Antrag, es sei, was den technischen Teil der Vorlage betrifft, auf das Geschäft einzutreten und diesem zuzustimmen.

Für die Baukommission:

H.W. Trütsch, Präsident

Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend
Defizitgarantie und Ausbau von Haltestellen.

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

Mit Bericht und Antrag vom 9. Dezember 1965 unterbreitet der Stadtrat dem Gemeinderat die Vorlage zur Uebernahme der Autobuslinie Oberwil-Oberallmend durch die Z B B und Bus A.G. Zug mit Kapitaldeckung durch die Z V B A.G. Zug. Die Einwohnergemeinde Zug verpflichtet sich zu einer jährlichen Defizitgarantie von maximal Fr. 142'000.-- zu Lasten der ordentlichen Verwaltungsrechnung. Gleichzeitig wird ein Kreditbegehren von Fr. 43'000.-- zu Lasten der ausserordentlichen Verwaltungsrechnung für den Ausbau von drei Haltestellen gestellt.

Die Zuger Autobusgenossenschaft hat aus bekannten Gründen die Liquidation auf Ablauf der Konzession Mitte 1966 beschlossen. Anfänglich war vorgesehen, die Baarerlinie der Z V B bis Oberwil auszudehnen. Auf Grund der Stellungnahme des Stadtrates vom 24. Sept. 1964 und des Verwaltungsrates der Z V B und Z B B vom 15. März 1965 wurde beschlossen, die Linienführung von Baar bis Zug Kasernenstrasse unverändert beizubehalten. Um Göbli/Oberallmend und Inwil den Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz zu ermöglichen wurde gleichzeitig beschlossen, die Oberwilerlinie mit dem Uebergang an die Z B B als städtische Verkehrslinie von Oberwil bis Oberallmend und nach erfolgtem Strassenausbau und Wendeschleife bis Inwil zu erweitern.

Bis zum Zeitpunkt der Betriebsübernahme durch die Z B B müssen noch die im Bericht erwähnten Haltestellen ausgebaut werden. Mit der Z V B muss noch ein Betriebsführungsvertrag, analog der Linie Zug-Schönegg, abgeschlossen werden. Dies bedingt ein neues Konzessionsgesuch der Z B B beim eidg. Verkehrsamt in Bern. Bis spätestens Ende Januar sollte der Fahrplan festgelegt und genehmigt werden. Die Z V B hat die erforderlichen Fahrzeuge frühzeitig mit denjenigen für die Linie Cham-Hünenberg bestellt und sind bereits abgeliefert worden.

Die Geschäftsprüfungskommission ist der Auffassung, dass die Vorlage reichlich spät den Herren Gemeinderäten vorgelegt wurde, sodass eine erweiterte Ueberprüfung der Vorlage nicht mehr möglich ist. Zum Beispiel: An Stelle der städtischen - eine intergemeindliche Buslinie oder eventuelle Kürzung der Busstrecken oder Weglassung von Buskursen usw. Es ist zeitlich nicht mehr möglich, all die Fragen im Detail durchzuarbeiten, ohne den Busverkehr mit Oberwil ab Fahrplanwechsel 1966 in Frage zu stellen. Der Kommission standen auch keine weiteren Unterlagen zur Verfügung und sie musste auf die Aeusserungen von Herrn Stadtpräsident R. Wiesendanger und Herrn Direktor X. Iten abstellen. Zur Beurteilung dieses Sachgeschäftes wären die vorhandenen interessanten Unterlagen über Kapital-, Betriebskosten, Tarife usw. der Geschäftsprüfungskommission sehr dienlich gewesen. Sie nahm Kenntnis von den Schlussfolgerungen des Stadtrates, worin er dem Gemeinderat die Variante B mit einem Busbetrieb auf der Linie Oberwil-Oberallmend mit täglich 24 Kurspaaren und mit einer Kapitaldeckung durch die Z V B vorschlägt. Diese Lösung bedingt eine Defizitgarantie von max. Fr. 142'000.--.

Die Geschäftsprüfungskommission geht mit der Auffassung des Stadtrates insofern einig, als dass die Variante B von allen Vorschlägen die günstigste ist. Hingegen scheint ihr das berechnete Defizit für diese Linie als hoch. Neue Defizite der Z B B stehen durch den Um- und Neubau Zugerberg, event. Geleiseerneuerung und durch neue gewünschte Buslinien noch bevor. Sie ist sich aber bewusst, von der Notwendigkeit der Regelung des innerstädtischen Personenverkehrs und hofft durch Steigerung der angenommenen Frequenzen und event. Einsparungen etc., dass das Defizit für die Einwohnergemeinde so tief wie möglich ausfallen möge.

Auf Grund all dieser Erwägungen beantragt Ihnen die G.P.K. auf die Vorlage einzutreten und dem Kreditbegehren für den Ausbau der Haltestellen, sowie der Uebernahme eines event. Defizites gemäss Vorlage Nr. 85 zuzustimmen.

DIE GESCHAEFTSPRUEFUNGSKOMMISSION
DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG

Der Präsident: Dr. A. Bussmann

Zug, den 3. Januar 1965

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr. 74
BETREFFEND AUTOBUSLINIE OBERWIL - ZUG - OBERALLMEND
DEFIZITGARANTIE UND AUSBAU VON HALTESTELLEN

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 85
vom 9. Dezember 1965

b e s c h l i e s s t :

1. Der Uebernahme der Autobuslinie Oberwil-Oberallmend durch die Zuger Bergbahn und Bus AG gemäss Variante B, d.h. mit 24 täglichen Kurspaaren und mit Kapitaldeckung durch die Zugerland Verkehrsbetriebe AG, wird zugestimmt und hiefür gegenüber der Zuger Bergbahn und Bus AG eine Defizitgarantie von jährlich maximal Fr. 142'000.-- zu Lasten der ordentlichen Verwaltungsrechnung übernommen.
2. Für den Ausbau der Bushaltestellen Oberwil-Widenstrasse, Oberwil-Tellenmattstrasse und Oberallmend wird ein Kredit von Fr. 43'000.-- zu Lasten der ausserordentlichen Verwaltungsrechnung bewilligt.
Dieser Kredit erhöht oder senkt sich entsprechend dem Baukosten-Index (Stand 1. Oktober 1965, 311,3 Punkte).
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 5 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung und tritt mit der Annahme durch die Stimmberechtigten sofort in Kraft.
Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische Rechtssammlung aufzunehmen.
Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt und es werden ihm alle hiefür erforderlichen Vollmachten erteilt.

Zug, 11. Januar 1966

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

W. Bossard

Der Stadtschreiber:

Dr. K. Meyer

Das Datum der Urnenabstimmung wird später festgesetzt.