



VERWALTUNGSGEBÄUDE 1 AN DER AA, AABACHSTRASSE 5
POSTFACH, 6301 ZUG
TELEFON 041 / 728 55 40, FAX 041 / 728 55 49
e-mail: info.oev@vd.zg.ch

Medienorientierung vom 8. November 2004

Fahrplanwechsel 2005

Ein Quantensprung im öffentlichen Verkehr des Kantons Zug

Referat von Regierungsrat Walter Suter, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zug

Es gilt das gesprochene Wort.

Im Jahr 1852 wurde der erste Fahrplan in der Zuger Geschichte gefeiert. Damals wurde als Innovation die fahrplanmässig zwei Mal verkehrende Postkutsche nach Menzingen eingeführt. Seit 152 Jahren finden im Kanton Zug Fahrplanwechsel statt, bei denen das öV-Angebot kontinuierlich weiter ausgebaut wurde. Die Mobilitätsbedürfnisse der stetig wachsenden Bevölkerung und der zunehmenden Pendlerzahl werden heute zu rund 1/3 durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt. Bei einem Verzicht auf den öffentlichen Verkehr würde somit auf den Einfallsachsen der Stadt Zug der Verkehr um 50 % zunehmen, wenn alle öV-Kunden mit dem Auto fahren würden. Dies würde zu Dauerstaus mit erheblichen volkswirtschaftlichen Folgen führen.

Warten auf die nationalen Bahnprojekte

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Zug steht im internationalen Wettbewerb in einer harten Konkurrenz. Dabei sind für den Standortentscheid einer Firma neben vielfältigen anderen Faktoren auch eine gute verkehrsmässige Erschliessung sowie optimale Verbindungen zu den nationalen und internationalen Zentren entscheidend. Die nationalen Bahnprojekte könnten einen massgeblichen Standortvorteil für die ganze Volkswirtschaft schaffen. Leider ist es aber so, dass der Kanton Zug und die Zentralschweiz von diesen Bahnprojekten nicht in dem Ausmass profitieren, wie dies in der

übrigen Schweiz der Fall ist. Insbesondere der noch nicht durchgehend gebaute Zimmerberg-Basistunnel führt zu einer Verschlechterung der Bahnverbindungen in die Agglomeration Zürich.

Der Kanton Zug hat sich in jüngster Zeit stark gemacht für die Beibehaltung von guten Verbindungen nach Zürich Enge. Die Verhandlungen mit den SBB haben zwar einige Verbesserungen gebracht, das Grundübel der fehlenden Streckenkapazitäten konnte jedoch bisher nicht behoben werden. Solche Streckenausbauten liegen zum grossen Teil ausserhalb der Kompetenz des Kantons Zug. Hier erwarten wir, dass die Bundespolitik endlich vorwärts macht und den Ausbau der noch verbliebenen einspurigen Streckenabschnitte zwischen Zürich und Luzern beschliesst.

Bahn und Bus werden gegenseitig vertaktet

Innerhalb des Kantons Zug kann am 12. Dezember 2004 ein Fahrplanwechsel präsentiert werden, der zu einem echten Quantensprung für den öffentlichen Verkehr werden wird. Im Fernverkehr hält zusätzlich jede Stunde ein Interregio-Zug in Baar. Die Stadtbahn wird eingeführt und das Bussystem darauf abgestimmt. Dies bedeutet neben dem 15-Minuten-Takt der Stadtbahn zwischen Baar und Cham bei zahlreichen Buslinien ebenfalls einen 15-Minuten-Takt, bei der Buslinie 6 sogar einen 7,5-Minuten-Takt. Die Linien der Stadtbahn werden mit S1 (Baar - Luzern) und S2 (Zug - Erstfeld) bezeichnet. Die S9 des Zürcher Verkehrsverbunds behält ihre Bezeichnung und verkehrt weiterhin im 30-Minuten-Takt über Steinhausen, Affoltern am Albis in Richtung Zürich. Hingegen wird aus der ehemaligen S1 der S-Bahn Zürich die S21, die im Grundtakt neu nur noch von Zug bis Thalwil verkehren wird.

Nachdem im aktuellen Fahrplan bereits das Angebot nach Menzingen und in das Ägerital ausgebaut werden konnte, erhöhen die ZVB die gefahrenen Kilometer nun um weitere 10 %. Um diesen Ausbau zu bewältigen, mussten neue Busse beschafft und zusätzliches Fahrdienstpersonal eingestellt werden. Auch beim Bus ändern die Linienbezeichnungen und in den neuen Bushöfen werden neue Umsteigebeziehungen unter den Bussen möglich. Wie die übrigen Linien wird auch die Buslinie 3 am Bahnhof Baar in den neuen Bushof geführt. Da am Bahnhof Baar das Fahrplanangebot um das Fünffache gegenüber dem heutigen Angebot erhöht wird, erachten wir

diesen Entscheid als richtig, werden ihn nach dem ersten Betriebsjahr jedoch noch einmal überprüfen. Im Rahmen dieser neuen Linienführung sollen am Kreuzplatz in Baar provisorische Haltestellen in Betrieb genommen werden.

Das Fahrplankonzept mit dem Namen "Bahn und Bus aus einem Guss" wurde im Rahmen der Fahrplankonsultation in den Gemeinden aufgelegt. Mit Ausnahme des wegfallenden Interregio-Halts in Zürich Enge wurde sehr wenig am Zuger Fahrplanangebot beanstandet, was vermuten lässt, dass es offenbar die Akzeptanz der Bevölkerung gefunden hat.

Neue Bushöfe bewähren sich

Im Zusammenhang mit dem neuen Busfahrplan werden auch einige infrastrukturelle Anpassungen beim Busnetz notwendig. Insbesondere die Bushöfe in Baar und Rotkreuz mussten gebaut werden. Diese sind bereits in Betrieb und bewähren sich im Alltag einwandfrei.

Noch nicht auf Kurs ist hingegen die geplante Wendeschleife in Hünenberg. Mit dem neuen Fahrplan ist vorgesehen, die Busse der neuen Linie 41, die Hünenberg mit Cham verbindet, im Hünenberger Gebiet Ehret wenden zu lassen. Der Bau dieser Wendeschleife verzögert sich jedoch wegen Einsprachen von Anwohnern. Mit einer Übergangslösung kann allerdings der vorgesehene Betrieb ab dem 12. Dezember 2004 auf der Linie 41 aufrechterhalten werden.

Die Fahrgäste werden besser informiert

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB und der ZVB entsteht auf den Fahrplanwechsel eine besondere Herausforderung, da modernste Kommunikationstechnologie Einzug hält. Eine neue Betriebsleitzentrale bei den ZVB wird dauernd den Standort aller Busse überwachen. Auf allen Bussen werden Bordrechner, GPS-Ortung und Datenfunk eingebaut. Für den Billettverkauf werden neue Verkaufsgeräte in den Bussen installiert. Bildschirme in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs sowie in Bushöfen und auf Stadtbahnhaltestellen informieren die Kundinnen und Kunden über den aktuellen Fahrplan. Diese technologisch äusserst anspruchsvollen Module werden in den nächsten Monaten laufend ergänzt und ab Mitte 2005 auch

noch mit den Systemen der SBB vernetzt. Es wird dann möglich sein, dass in Bahn und Bus Anschlüsse und Verspätungen in Echtzeit angezeigt werden können.

Auch die Fahrgäste leisten einen finanziellen Beitrag

Mit dem Beschluss des Kantonsrats zum Konzept "Bahn und Bus aus einem Guss" wurde für die Fahrausweise des Tarifverbunds Zug eine Preiserhöhung um durchschnittlich 10 % in Aussicht gestellt. Damit soll sichergestellt werden, dass sich auch die Kundinnen und Kunden angemessen am markanten Mehrangebot beteiligen. Trotz dieser Preiserhöhung bleibt der Tarifverbund Zug weiterhin einer der günstigsten Verbunde in der Schweiz. Zudem beinhaltet das Plus-Angebot zahlreiche weitere Vergünstigungen. Insbesondere berechtigt das Abonnement dazu, dass Inhaberinnen und Inhaber des Abonnements werktags ab 19 Uhr und an den Wochenenden einen Gast zur Mitfahrt einladen können.

Neues Abo für den Wirtschaftsraum Zürich

"Ich bin auch ein Zürcher!" So lautet die Werbung für den neuen Z-Pass, der in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund entwickelt wurde. Ab dem 12. Dezember 2004 werden alle neuen Abonnemente im Zürcher Verkehrsverbund zu Zonenabonnements. Diese Abonnemente werden Z-Pass genannt und berechtigen zur Nutzung aller Verkehrsmittel, die innerhalb der gelösten Zonen verkehren. Wer zum Beispiel bisher ein Streckenabonnement von Oberägeri nach Glattbrugg hatte, kann neu mit dem Z-Pass in Zug zusätzlich auch den Bus, in Zürich das Tram und in Glattbrugg den Bus benützen.

Bahninfrastruktur terminlich auf Kurs

Von der Zuger Bevölkerung wurden wir beauftragt, für 67 Millionen Franken neun neue Stadtbahnhaltestellen zu erstellen, fünf bestehende Bahnhöfe umzubauen und das Streckennetz für die Bedürfnisse der Stadtbahn herzurichten. Die umgebauten Bahnhöfe sind - mit Ausnahme von Oberwil - bereits seit einiger Zeit in Betrieb. Auf den neuen Stadtbahnhaltestellen sind die Hauptarbeiten abgeschlossen. Bis zur Inbetriebnahme am 12. Dezember 2004 erfolgen nun an allen neuen Haltepunkten noch die abschliessenden Ausbau- und Ausrüstungsarbeiten. Aus heutiger Sicht kann festgehalten werden, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur kosten- und ter-

mingerecht abgeschlossen werden kann. Bisher waren im Zusammenhang mit den Bauarbeiten keine nennenswerten Unfälle zu verzeichnen, was nicht selbstverständlich ist, wenn man sich vor Augen hält, dass diese Arbeiten auf einem derart dicht befahrenen Bahnnetz und sozusagen "unter dem rollenden Rad" erbracht werden mussten.

Der FLIRT im Zuger Design

Auch wenn die FLIRTS nicht dem Kanton Zug gehören und eigentlich zum Standard-Regionalfahrzeug der SBB werden sollen, freuen wir uns doch auf unsere neue Stadtbahn. Ich kann nicht verhehlen, dass bei der Farbgebung die gegenseitige Kompromissbereitschaft von SBB und Kanton Zug hart gefordert wurde. Der blaue Dachstreifen steht symbolisch dafür, dass die Zuger Bevölkerung sich mit ihrer Stadtbahn identifizieren kann. Derzeit sind die ersten FLIRTs der Firma Stadler auf Probe-, Test- und Abnahmefahrten und wir hoffen, dass bald genügend Fahrzeuge vorhanden sein werden, damit die Stadtbahn mit der vollständigen modernen Flotte betrieben werden kann. Über die zahlreichen Geheimnisse des neuen Fahrzeugs werden Sie auf unserer "Jungfernfahrt" bestimmt noch mehr erfahren.

Eröffnungsfest am 11. Dezember 2004

Am 4. März 2001 hat die Zuger Bevölkerung mit 66 % Ja-Stimmen das Projekt Stadtbahn Zug gutgeheissen. In der Zwischenzeit haben Haltestellen, Fahrzeuge und Busse konkrete Gestalt angenommen. Ab dem 12. Dezember 2004 wird die Stadtbahn Zug vom Projekt zur Realität im Zuger Alltag. Als Dank und auch zur Präsentation des neuen Konzepts wird die Bevölkerung des Kantons Zug am Samstag, 11. Dezember 2004, zum Eröffnungsfest eingeladen. Die Festplätze von Rotkreuz, Hünenberg, Cham, Zug und Baar werden durch Bahn und Bus miteinander vernetzt. Am Festtag werden selbstverständlich auch die neuen Stadtbahnzüge im Einsatz stehen. Ende Oktober erhalten alle Zuger Haushaltungen eine Einladung mit Gratis-tageskarte. Das im wahrsten Sinne des Wortes vernetzte Angebot wird neben dem Festführer mit Tageskarte auch den neuen Fahrplan und viele weitere Informationen zum öffentlichen Verkehr im Kanton Zug enthalten.

Nach knapp zehn Jahren Planungs- und Bauzeit freut es mich, dass wir Ihnen heute nicht nur Folien und Texte unterbreiten, sondern die zahlreichen Aspekte der Stadtbahn und des neuen Bussystems auch physisch vor Augen führen können. Ich lade Sie daher zu einem Rundgang durch das zukünftige öV-System des Kantons Zug ein. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Für weitere Fragen und Detailauskünfte zu den von mir gestreiften Themenkreisen stehen Ihnen auf der anschliessenden Stadtbahnfahrt sowie in Rotkreuz verschiedene Personen des Amtes für öffentlichen Verkehr, der SBB und der ZVB zur Verfügung.