

Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend
Defizitgarantie ab 26. Mai 1968

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 4. September 1967

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

I.

Mit Vorlage Nr. 85 vom 9. Dezember 1965 hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat betreffend die Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend Bericht und Antrag gestellt. Die Baukommission hat an ihrer Sitzung vom 28. Dezember 1966 zum technischen Teil der Vorlage, d.h. zum Kreditbegehren für den Ausbau der Haltestellen im Betrage von Fr. 43'000.--, Stellung genommen und beschlossen, auf das Geschäft einzutreten und diesem zuzustimmen. Die Arbeiten sind inzwischen ausgeführt worden. Am 3. Januar 1966 tagte die Geschäftsprüfungskommission, nahm zum Bericht und Antrag des Stadtrates Stellung und beschloss einstimmig, dem Grossen Gemeinderat für den Ausbau der Bushaltestellen, sowie der Uebernahme der Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend durch die ZBB und der Leistung einer Defizitgarantie durch die Stadt von Fr. 142'000.-- Zustimmung zu beantragen.

Hierauf beschloss der Grosse Gemeinderat am 11. Januar 1966 die Uebernahme der Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend durch die ZBB mit 24 täglichen Kurspaaren und einer Defizitgarantie von jährlich maximal Fr. 142'000.--. Der Beschluss wurde der Urnenabstimmung unterstellt.

Aus der Nachbarschaft Oberwil - Gimmenen erwuchs der Vorlage des Stadtrates zur Urnenabstimmung vom 13. März 1966 Opposition. Bei einer Stimmbeteiligung von 26% wurde die Vorlage mit 611 Ja gegen 774 Nein verworfen. In einer anschliessenden Aussprache mit dem Stadtrat erklärte der Vorstand der Nachbarschaft Oberwil, dass er gegen die vorgesehene Linienführung bis Oberallmend, wie sie der Urnenabstimmung vom 13. März 1966 zugrunde lag, nichts mehr einwende, wenn einmal der Fussgängerdurchstich von der Baarerstrasse zum Bahnhof gebaut sei.

Hierauf hat der Grosse Gemeinderat am 5. April 1966 aufgrund einer neuen Vorlage folgender Zwischenlösung zugestimmt: Versuchsbetrieb für die Dauer eines Jahres, Beibehaltung der Linienführung Oberwil-Zug-Bahnhof, Führung von täglich nur 20 Kurspaaren, statt wie vorgesehen 24, wovon 6 mit Anhängern, vorläufiger Verzicht auf Weiterführung der Linie nach der Oberallmend, Defizitgarantie der Stadt Zug Fr. 96'000.--

Als Ende 1966 bekannt wurde, dass der Durchstich vom Glashof zu den SBB-Perrons, sowie der Ausbau der Grienbachstrasse bis Inwil und die Erstellung der Wendeschlaufe in Inwil bis zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 1967 nicht realisiert werden können, wurde beschlossen, den Betrieb um ein weiteres Versuchsjahr, d.h. bis zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 1968 zu verlängern.

II.

Bereits im Bericht und Antrag des Stadtrates vom 21. März 1966 an den Grossen Gemeinderat betreffend die Betriebsführung Zug - Bahnhof - Oberwil aufgrund einer Versuchskonzession für ein Jahr wurde in Aussicht genommen, auf den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels im Mai 1967 bzw. 1968 hin, die ursprünglich vorgeschlagene Linienführung Oberwil - Zug - Oberallmend deshalb wieder in Betracht zu ziehen, weil 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 dem Zugerberg nach einer kurzen Anlaufzeit eine zwar unbekannte, aber aller Voraussicht nach gute Frequenz erwarten lässt. Zwischen Oberwil-Zug und Zug Stadt - Oberallmend werden zwei weitgehend getrennte Stadtgebiete gleichzeitig mit den gleichen Fahrzeugen und bei nur unbedeutend höhern Personalkosten bedient.

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Vorschläge und Berechnungen für die Ausdehnung der Linie Oberwil-Zug bis Oberallmend ab 26.Mai 1968

welche mit einer jährlichen Minimalleistung von 80'000 Bus- und 35'000 Personen-Anhängewagen-km den Bestimmungen des Betriebsführungsvertrages zwischen der ZVB und der ZBB betreffend die Betriebsführung der Autobuslinie Oberwil - Zug - Oberallmend vom 18. April 1966 Rechnung tragen.

1. Fahrplan Oberwil-Zug-Oberallmend ab 26. Mai 1968 und Betriebsleistungen

Der Versuchs-Fahrplan für die Linie Oberwil - Zug Bahnhof mit 20 Kurspaaren ohne Abendspätverbindung (mit Ausnahme an Samstagen, sowie Sonn- und Feiertagen) hat sich bisher bewährt. Es ist vorgesehen, denselben mit den gleichen Fahrzeugen bis Oberallmend auszu-dehnen.

Für die vorgesehene Linienführung und Haltestellenbedienung ergibt sich pro Kurspaar folgende Betriebsleistung:

	Distanz in Metern	
	Oberwil-Zug Bf.	Zug Bf. Oberallmend
- Oberwil Widenstrasse - Tellenmatt-Fridbach-Spital-Kolinplatz-Steinhof-Gubelstrasse (Bf.SBB)	3'540	•
- Gubelstrasse (Bf.SBB)-Guthirt-Göbli-Verzinkerei-Oberallmend (inkl.Wendeschlaufe)		1'800
- Oberallmend-Verzinkerei-Göbli-Guthirt-Gubelstrasse (Bf.SBB)		1'600
- Gubelstrasse (Bf.SBB)-Bundesstrasse-Postplatz-Kolinplatz-Spital-Fridbach-Kreuz-Oberwil Widenstrasse	3'500	
	7'040	3'400
	10'440	

Der Fahrplan, der Wagenumlauf und die Dienstpläne bilden die Grundlagen für die Betriebsberechnungen. Die jährlichen Betriebsleistungen betragen für:

	Autobus km	Anh. Wagen km
253 Werkstage à 204,36 km	51'704	
253 Werkstage à 125,28 km		31'696
52 Samstage à 225,24 km	11'712	
52 Samstage à 34,72 km		1'806
60 Sonntage à 186,88 km	11'213	
60 Sonntage à 24,28 km		1,457
Verstärkungs-, Extra- und Leerfahrten	5'371	41
<u>Minimale Jahresleistungen</u>	80'000	35'000

Als Wendeschleife steht in der Oberallmend die Erschliessungsstrasse mit Anhängerabstellplatz der Korporation Zug westlich der Liegenschaft der Firma Franz Rittmeyer AG zur Verfügung. Baukosten entstehen keine. Der Einwohnerrat Baar ist an der Busverbindung bis Inwil sehr interessiert, weil die Entwicklung dieses Dorfteils rasche Fortschritte macht. Vor dem Ausbau der Grienbachstrasse ist aber eine Betriebsausweitung bis Inwil nicht möglich.

2. Für die neue Linienführung Oberwil-Zug-Oberallmend lassen sich auf Grund der vorgenannten Betriebsleistungen
- die Betriebskosten wie nachstehend berechnen,
 - die Betriebseinnahmen dagegen nur approximativ schätzen

Der neuen Betriebsrechnung sind vergleichsweise der Voranschlag für das Versuchsjahr der Linie Zug-Oberwil sowie die Betriebsrechnung für das erste Betriebsjahr beigelegt.

	Oberwil-Zug Bf. Voranschlag 1966-1967	Oberwil-ZugBf. Ergebnis 1. Betriebsjahr Mai 66- Mai 67	Oberw. Oberallm Voranschlag 20 Kurspaare ab 26.5.68
1. Personalkosten u. Sozialleistungen			
7'300 Std. à Fr. 9.80	71'540.--		
5'991 Std. à Fr. 9.25		55'416.75	
7'800 Std. à Fr. 9.80			76'440.--
2. Haftpflichtversicherung	1'200.--	1'203.55	2'000.--
3. Betriebskosten Bus, fahrplanmässige Kurse			
47'000 km à 65,8 Rp.	30'926.--		
52'439 km à 65,8 Rp.		34'504.85	
80'000 km à 65,8 Rp.			52'640.--
Zusätzliche Fahrten für Rittmeyer AG			
1'620 km à 65,8 Rp.	--	1'065.90	--
Uebertrag:	103'666.--	92,191.05	131'080.--

	Oberw.-Zug Bf. Voranschlag 1966-1967	Oberw.-ZugBf. Ergebnis 1. Betriebsj. Mai 66-Mai 67	Oberw.-Obera Voranschlag 20 Kurspaare ab 26.5.68
Uebertrag:	103'666.--	92'191.05	131'080.--
4. Betriebskosten Anhänger 15'000 km à 26,5 Rp. 1'172 km à 26,5 Rp. 35'000 km à 26,5 Rp.	3,975.--	310.65	9'275.--
5. Verzinsung auf Fahrzeugen, Bauaufwendungen und Reser- vebestandteilen	18'000.--	18'000.--	18'000.--
6. Abschreibungen auf Fahr- zeugen, Bauaufwendungen und Reservebestandteilen	41'000.--	40'665.--	40'665.--
7. Unkosten und Verwaltung:			
a) Büromaterial, Billette, Fahrpläne, Telefon u. dgl.	3'000.--	3'873.90	4'000.--
b) Verwaltungsbehörden, Bei- träge an Vereine und Ver- bände	1'300.--	1'687.20	2'000.--
c) Provisionen auf dem Abonnementsverkauf	1'500.--	1'797.45	2'000.--
d) Betriebsleitung, Ab- rechnungswesen, Miete usw. 6% der Gesamterträge	4'200.--	5'622.15	6'900.--
e) Haltestellen- und Route- tafeln	---	2'922.40	1'000.--
Total Betriebskosten	176'641.--	167'069.80	214'920.--
Total Betriebseinnahmen	80'000.--	94'582.10	115'000.--
Approximatives Defizit	96'641.--	72'487.70	99'920.--

Erläuterungen zum Voranschlag 1966/1967 sowie zur effektiven Betriebsrechnung vom 22. Mai 1966 bis 21. Mai 1967 der Linie Zug Bahnhof - Oberwil

Zu 1. Die versuchsweise vermehrte einmännige Kursführung erbrachte eine Einsparung von 1'319 Arbeitsstunden à Fr. 9.25. Im Voranschlag war der Stundenlohn mit Fr. 9.80 in Rechnung gestellt, was dem Durchschnittslohn entspricht. Im Einsatz standen jedoch mehrheitlich jüngere Bedienstete mit noch kleineren Löhnen und Sozialleistungen, was zusammen eine Personalkosteneinsparung von Fr. 16'123.25 ergab.

- Zu 3. Die Mehrleistungen von 5'439 Autobus-km sind auf die während den Wintermonaten für die Firma Franz Rittmeyer AG am Morgen, Mittag und Abend ausgeführten Industrie-Extrakurse zwischen Zug Bahnhof - Oberallmend und der Rest auf Kursverstärkungen und Leerfahrten zurück zu führen.
- Zu 4. Die Führung von Personen-Anhängewagen konnte, dank dem höheren Platzangebot der ZVB-Wagen gegenüber den Fahrzeugen der ZAG, während den Wintermonaten November - Dezember auf vier und während den Monaten Januar - März sogar auf zwei Kurspaare beschränkt werden. Eine weitere Frequenzzunahme würde jedoch die vermehrte Führung von Personen-Anhängewagen bedingen.
- Die um Fr. 14'582.10 höhern Betriebseinnahmen setzen sich zusammen aus:
Fr. 5'508.-- für die Industrie-Extrafahrten im Auftrage der Franz Rittmeyer AG und
der Tarifierhöhung auf einzelnen Abonnementsserien ab 1.1.67.

Erläuterungen zum Voranschlag der Betriebsrechnung für die Linie Oberwil-Zug-Oberallmend ab 26. Mai 1968

- Zu 1. Die Personalkosten sind bei einmänniger Kursführung ohne Anhänger und für einen Chauffeur und Kondukteur bei Anhängerführung berechnet.
- Zu 2. Die Prämien für die Haftpflichtversicherung betragen zurzeit 17 % der Verkehrseinnahmen.
- Zu 3. Die Betriebsführungsverträge ZVB/ZBB werden durch die bestellte und 4. Experte über die ZVB einer Ueberprüfung unterzogen. Das Prüfungsergebnis steht noch aus. Berechtigte Differenzen müssten berücksichtigt werden.
- Zu 5. Die Verzinsung ist vertraglich geregelt. Materielle Aenderungen sind nicht zu erwarten.
- Zu 6. Die Abschreibungen entsprechen den festgelegten Abschreibungsgrundsätzen der Aufsichtsbehörde.
- Zu 7. Die Unkosten sind weitgehend Erfahrungszahlen oder sind vertraglich festgelegt.

Zu den Einnahmen ist zu bemerken, dass die Erträge der bisherigen Industriefahrten wegfallen. Es darf angenommen werden, dass die Erträge für die Linie Zug-Oberallmend mit Fr.30'000.-- vorsichtig geschätzt sind. Sollten die erwarteten Frequenzen und damit die geschätzten Verkehrserträge nicht erreicht werden, müsste ein teilweiser Ausgleich in der Reduktion des Personalaufwandes angestrebt und gefunden werden.

Berücksichtigt werden muss, dass

- die Löhne aufgrund der Dienst- und Gehaltsordnung der ZVB auf dem Lebenskostenindex von 102 Punkten aufgebaut sind (Stand 1.1.1967). Nachgewiesene Teuerungen müssten in Rechnung gestellt werden.
- allfällige Gesuche um Fahrplannerweiterungen, welche eine Ueberschreitung der der Berechnung zugrunde liegenden Betriebsleistungen zur Folge haben, dürfen nur mit Zustimmung des Stadtrates vorgenommen werden. In diesem Falle ist für eine Defizitdeckung zu sorgen.

3. Tarifgrundsätze

Für die neue Linie kommen die gleichen Tarifgrundsätze zur Anwendung wie für die Linien Zug-Baar und Zug-Steinhausen-Cham-Hünenberg. Der Tarifentwurf für die Linie Oberwil-Zug-Oberallmend wurde vom Verwaltungsrat der ZBB in seiner Sitzung vom 6. September 1965 und von der Aufsichtsbehörde am 17. Februar 1966 genehmigt. Derselbe erfuhr durch den Entscheid der Urnenabstimmung keine Aenderung. Die Haltestelle Bahnhof ist als "Gubelstrasse Bahnhof SBB" und Taxgrenze berücksichtigt.

Nachdem auf den Strecken Kolinplatz bis Göbli die Baarerlinie der ZVB und die neue Linie der ZBB parallel verkehren, werden versuchsweise auf dieser Strecke alle gültigen Abonnemente beider Gesellschaften als Fahrausweis anerkannt. Eine weitergehende Vereinfachung im Tarifwesen lässt sich bei den derzeitigen Verhältnissen mit verschiedener Defizitdeckung noch nicht realisieren, muss aber angestrebt werden.

III.

Die zuständigen Behörden des Kantons Zug und der Grosse Gemeinderat haben der Linienführung grundsätzlich schon früher zugestimmt. Besprechungen und eine Streckenfahrt mit Vertretern des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements haben ergeben, dass die Konzessionserteilung keine Schwierigkeiten mit sich bringen wird, wenn auch die formelle Bewilligung noch nachgesucht werden muss.

A n t r a g:

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

ZUG, den 4. September 1967

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:
R. Wiesendanger A. Grünenfelder

Beilage: Antrag zur Beschlussfassung

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

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.137
vom 4. September 1967

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

1. Der Ausdehnung der ZBB- Autobuslinie Oberwil-Zug Bahnhof (Zugang Ost) bis zur Oberallmend mit durchschnittlich 20 täglichen Kurspaaren wird zugestimmt und hiefür gegenüber der Zuger Bergbahn und Bus AG eine Defizitgarantie von jährlich maximal Fr. 100'000.-- zu Lasten der ordentlichen Verwaltungsrechnung übernommen. Bei einer Veränderung der dieser Defizitgarantie zugrunde gelegten Lohn-, Kapital- und Sachkosten wird der Grosse Gemeinderat ermächtigt, im Rahmen des jährlichen Voranschlages eine entsprechende Erhöhung oder Senkung zu beschliessen.
2. Dieser Beschluss 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 ab 26. Mai 1968

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

Die Geschäftsprüfungskommission hat die Vorlage Nr. 137 in der Sitzung vom 20. September 1967 in Anwesenheit von Herrn Stadtpräsident Robert Wiesendanger behandelt und unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

I. Bericht

Die Wünschbarkeit der Ausdehnung der Autobuslinie nach der Oberallmend wurde grundsätzlich bejaht. Allgemein wurde der Wunsch geäussert, der Stadtrat möchte die bessere Erschliessung weiterer Stadtkreise durch Autobuslinien ins Auge fassen. Einer längeren Diskussion rief die Frage einer besseren Fahrplangestaltung. Die Kommission ist grossmehrheitlich der Auffassung, dass ein dichter Fahrplan nicht nur dem Bedürfnis der Bevölkerung entspricht, sondern auf lange Sicht auch geeignet wäre, die Frequenz zu steigern und damit den Betrieb rentabler zu gestalten. Verschiedentlich wurde auch die Ansicht geäussert, dass man auf den städtischen Linien versuchsweise kleineres, aber billigeres und beweglicheres Wagenmaterial einsetzen sollte.

II. Antrag

Die Kommission beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 22. September 1967

IM NAMEN DER GESCHAEFTSPRUEFUNGSKOMMISSION

Der Präsident:

Dr. J. Niederberger

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr. 116
BETREFFEND AUTOBUSLINIE OBERWIL - ZUG - OBERALLMEND
DEFIZITGARANTIE

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnissnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 137
vom 4. September 1967

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

1. Der Ausdehnung der ZBB-Autobuslinie Oberwil-Zug Bahnhof (Zugang Ost) bis zur Oberallmend mit durchschnittlich 20 täglichen Kurspaaren wird auf die Dauer von 3 Jahren zugestimmt und hiefür gegenüber der Zuger Bergbahn und Bus AG eine Defizitgarantie von jährlich maximal Fr. 100'000.-- zu Lasten der ordentlichen Verwaltungsrechnung übernommen. Bei einer Veränderung der dieser Defizitgarantie zugrunde gelegten Lohn-, Kapital- und Sachkosten wird der Grosse Gemeinderat ermächtigt, im Rahmen des jährlichen Voranschlages eine entsprechende Erhöhung oder Senkung zu beschliessen.
2. Dieser Beschluss 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, 26. September 1967

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Dr. A. Planzer

Der Stadtschreiber:

A. Grünenfelder