

# Ortsbuskonzept

## Inhaltsverzeichnis

1. Vorgehen
2. Daten / Grundlagen
  - 2.1 Nachfrage
  - 2.2 Verkehrspotential
  - 2.3 Angebot und Nachfrage, Analyse des heutigen ÖV-Netzes
  - 2.4 Betriebskosten, ÖV-Konzept mittel- und langfristig
3. Empfehlung Konzept Buslinien Stadt Zug
  - 3.1 Zeithorizont Fahrplanwechsel 2004/2005 (Inbetriebnahme Stadtbahn)
  - 3.2 Zeithorizont Fahrplanwechsel 2008/2009 (Nordzufahrt)
  - 3.3 Zeithorizont langfristig (Bedarf entsprechend Fahrgastentwicklung)
4. Erschliessung der Gebiete

## 1. Vorgehen

Die Arbeit zur Überprüfung des Ortsbusnetzes wurde in vier Teilbereiche gegliedert: Nachfrage/Verkehrspotential, Angebot und Nachfrage/Analyse des heutigen ÖV-Netzes, Betriebskonzept und Betriebskosten sowie Infrastruktur. Das Bearbeitungsteam wurde durch eine Begleitgruppe fachlich unterstützt. In der Begleitgruppe waren das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), das kantonale Tiefbauamt, die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) und das Baudepartement der Stadt Zug vertreten. Nachfolgend sind die wichtigsten Resultate der Teilbereiche aufgeführt. Eine ausführliche Fassung liefern die Berichte „ÖV-Konzept Stadt Zug, Ergebnisbericht“ vom 28. August 2003 sowie der Teilbericht „ÖV-Konzept Stadt Zug, Bauliche Massnahmen“ vom 4. September 2003.

## 2. Daten / Grundlagen

### 2.1 Nachfrage

Der Teilbereich Nachfrage durchleuchtet die Grundlagen des öffentlichen Verkehrs von den Einwohnern und Arbeitsplätzen bis hin zum Verkehrspotential der einzelnen Quartiere. Die Prognose der betrachteten Einflussgrössen erlaubt zudem eine langfristige Sicht auf die ÖV-Entwicklung der Stadt Zug.

Als Grundlage wurden die mit Angaben der Einwohnerkontrolle aktualisierten Volkszählungsdaten von 1990 in einem Hektarraster erfasst. Die Einwohner sind mit den Arbeitsplätzen das wichtigste Potential, das Bewegungen und somit ÖV-Fahrten auslöst (Verkehrspotential). Als Prognosezeitpunkt für die langfristige Entwicklung wurde das Jahr 2020 gewählt. Weiter flossen Angaben über Verkaufsflächen, Ausbildungsstätten und Freizeitanlagen in die Überlegungen mit ein. Die Wunschlinien der Pendler (Wohngemeinde - Gemeinde Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsplatz) zeigen, dass der Bahnhof Zug als Zwischenziel in der ÖV-Transportkette grundsätzlich einen hohen Stellenwert genießt.

## 2.2 Verkehrspotential

In einem nächsten Schritt ist das Verkehrspotential für die Betrachtungshorizonte 2003 und 2020 errechnet worden. Sie zeigen folgendes Bild:

- Heute besteht ein grosses Potential für den ÖV vor allem im Gebiet Herti, Letzi und im Stadtzentrum auf der Achse Altstadt - Bahnhof sowie weniger stark auf der Achse Bahnhof - Baar.
- Künftig erfahren vor allem die Gebiete Herti und das Landis&Gyr-Areal (Feldhof, Schleifi) eine starke Zunahme an ÖV-Potential. In den übrigen Gebieten gibt es nur noch punktuelle Zunahmen (Gimenen, Kollermühle, Loreto, Rosenberg)

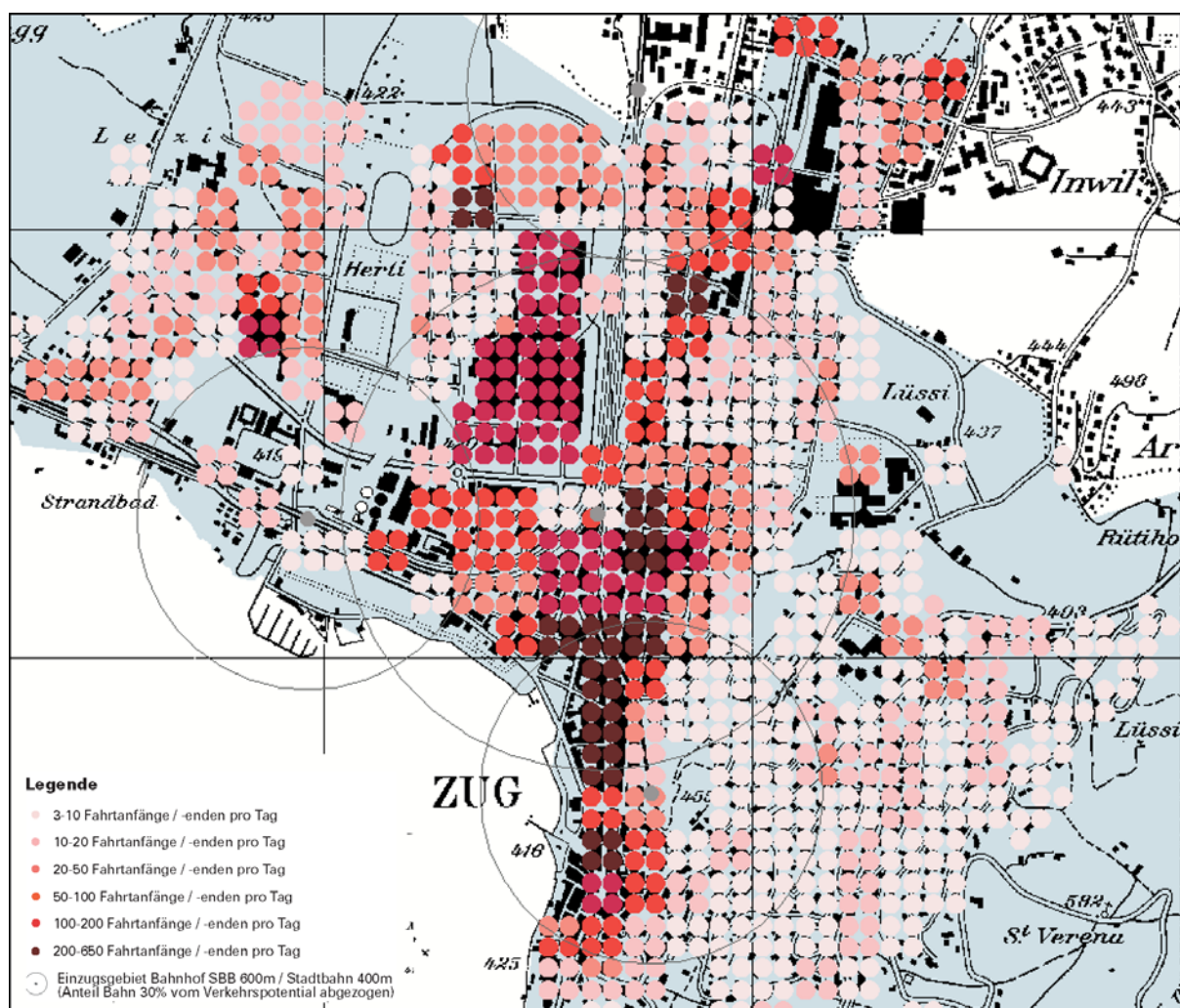


Bild 1: Verkehrspotential 2020

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 13, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

### **2.3 Angebot und Nachfrage, Analyse des heutigen ÖV-Netzes**

Der Teilbereich Angebot und Nachfrage analysiert die Ausgangslage des ÖV im Jahr 2003 mit seinem Netz, den Erschliessungslücken, dem Verkehrspotential nach Einzugsgebieten sowie den Transportketten, die sich aus dem heutigen Fahrplan ergeben. Aufgrund der Analyse wird das Netz angepasst und eine Prognose für die mittel- und langfristige Entwicklung erstellt.

Aus der Beurteilung des bestehenden ÖV-Netzes in der Stadt Zug und als Ergänzung zur Stadtbahn wurden folgende Inputs für die Entwicklung des Busnetzes berücksichtigt:

- Bedienung von Erschliessungslücken mit genügendem Verkehrspotential (in Frage kommen: Riedmatt, Ammannsmatt, Neubaugebiet Herti, Oberallmendstrasse (Regionalbus Linie 4), Loreto, Gebiet Bohlgutsch - Kloster Maria Opferung)
- stufenweise Leistungssteigerung auf den Linienästen St. Johannes/Herti und Obersack
- Anschlüsse auf die Bahn auch für die Linienäste Obersack und Feldstrasse
- Bedienung des Loretoquartiers inkl. Kantonsschule
- Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit am Samstag und Sonntag sowie in der Nebenverkehrszeit

### **2.4 Betriebskosten, ÖV-Konzept mittel- und langfristig**

Im Teilbereich Betriebskosten werden die Netzvarianten nach ihrem Nutzen und den Grobkosten beurteilt. Indikatoren für einen optimalen Betrieb sind dabei Linienumlaufzeiten, die nötige Fahrzeuggrösse und deren Anzahl, die Leistungsfähigkeit sowie die abgedeckten Anschlüsse auf den Regional- und Bahnverkehr.

Der künftige ÖV der Stadt Zug (ab Fahrplanwechsel 2004/2005) ist auf dem Angebot der Bahn, der Stadtbahn Zug, dem Regionalbusnetz (auf die Stadtbahn angepasst) sowie dem Ortsbusnetz der Stadt Zug aufgebaut. Das Ortsbusnetz der Stadt Zug soll kontinuierlich der weiteren Stadtentwicklung angepasst werden.

1. Phase: Angebotserweiterung in Entwicklungsgebieten und Schliessen von Erschliessungslücken.
2. Phase: Neue Anschlüsse auf Stadtbahnhaltestellen aus Gebieten mit hohem ÖV-Potential.
3. Phase: Tangentiallinien, d.h. Direktverbindungen zwischen Gebieten mit hohem Binnenpendlerpotential (mit Nutzung von neuen Strassenverbindungen).

Aus den vorhergehenden Überlegungen wurden zusammen mit der Begleitgruppe verschiedene Varianten für ein neues Ortsbuskonzept erarbeitet. Die Kernpunkte jeder Linie sind im Anhang detailliert aufgeführt und die Varianten nach Gebieten aufgearbeitet. Darin flossen ebenfalls die Beurteilungen über Möglichkeiten und Grenzen der Infrastruktur ein, welche im separaten Bericht „ÖV-Konzept Stadt Zug, Bauliche Massnahmen“ dokumentiert sind.

### **3. Empfehlung Konzept Buslinien Stadt Zug**

Aus der Sicht des Öffentlichen Verkehrs werden Angebotsanpassungen an die laufenden Siedlungsentwicklungen zwingend notwendig. Dabei sind die neuen Strasseninfrastrukturen und die Angebote des nationalen und regionalen öffentlichen Verkehrs mit einzubeziehen.

### 3.1 Zeithorizont Fahrplanwechsel 2004/2005 (Inbetriebnahme Stadtbahn)

Ab Fahrplanwechsel Dezember 2004 werden Ergänzungen zur Stadtbahn und zum Regionalbuskonzept nötig:

#### 1. Priorität (zwingend):

- Linie 11: Neue Linienführung im Bereich Herti (Erschliessung Neubaugebiete Eichwaldstrasse und Vermeidung von Doppelspurigkeiten mit dem Regionalverkehr). Das heutige Fahrplanangebot (15-Minuten Takt) bleibt erhalten.
- Linie 12: Flexibusverbindung Bahnhof Zug - Gimenen zur vollwertigen Buslinie erweitern. Die Nachfrage erfordert eine Angebotsanpassung.
- Linie 13: Busverbindung Feldstrasse - Bahnhof - Obersack (neu 15-Minuten-Takt) sowie Verlängerung der Betriebszeiten (Laufende Siedlungsentwicklung am Lüssirain und am Rötel sowie Erschliessung der Neubaugebiete Feldhof / Schleifi und Areal Landis&Gyr; Anschlüsse auf nationale Zugverbindungen und die Stadtbahn am Bahnhof Zug gewährleisten).

#### 2. Priorität (nach Bedarf):

- Das Gebiet Loreto durch Linienverlängerung der Linie 6 vom Postplatz bis zur Kantonsschule erschliessen (bisherige Erschliessungslücke im Gebiet Loreto beseitigen).

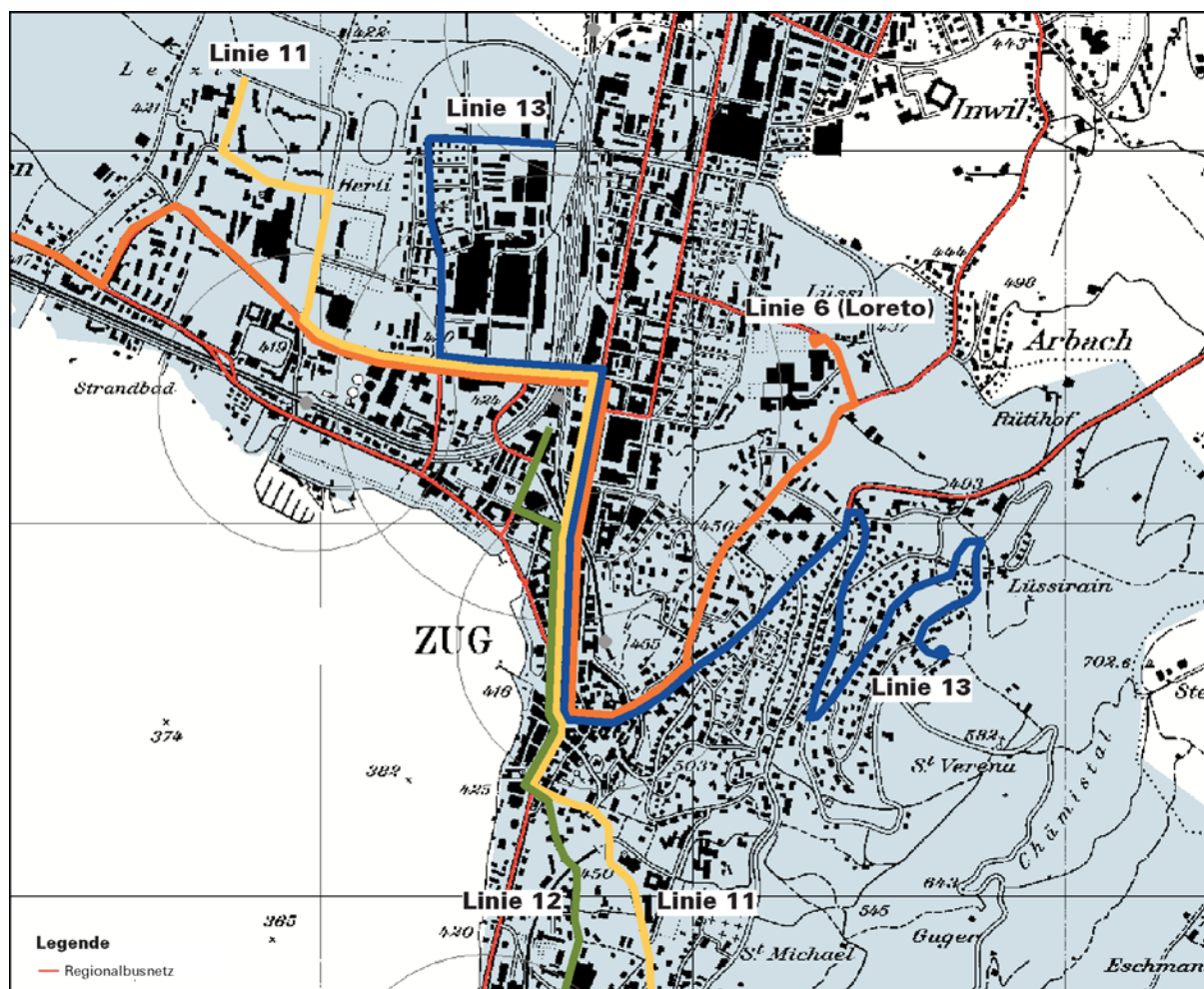


Bild 2: Konzept Ortsbuslinien Stadt Zug (ab Fahrplanwechsel 2004/2005)

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 61, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

### 3.2 Zeithorizont Fahrplanwechsel 2008/2009 (Eröffnung Nordzufahrt)

Durch den Bau der Nordzufahrt und durch die laufende Siedlungsentwicklung (u.a. Ausbau des Landis&Gyr Areals und der Schleifi) muss ab Eröffnung der Nordzufahrt resp. Fahrplanwechsel 2008 die Orts- und Regionalbuserschliessung ergänzt werden.

#### 1. Priorität (zwingend):

- Linie 13: Linienführung auf das neue Strassennetz (Nordzufahrt) und auf die baulichen Entwicklungen (Landis&Gyr Areal, Neubaugebiete Schleifi) anpassen.
- Allfällige Leistungsengpässe auf den Abschnitten der Linien 11 und 13 ins Hertiquartier sowie der Linie 12 (Giminen) beheben (Taktverdichtung und/oder Einsatz grösserer Fahrzeuge).

#### 2. Priorität (nach Bedarf):

Ausbau des Angebotes entsprechend der Siedlungsentwicklung:

- neue Busverbindung Kollermühle - Steinhausen (Erschliessung der Arbeitsgebiete Äussere Lorzenallmend, im Sumpf und Steinhuser Allmend).
- neue Buslinie Zug - Baar auf der Nordzufahrt (Kapazität an die Entwicklung des Areals Landis&Gyr und der Neubaugebiete Schleifi anpassen sowie Zentralspital in Baar erschliessen).

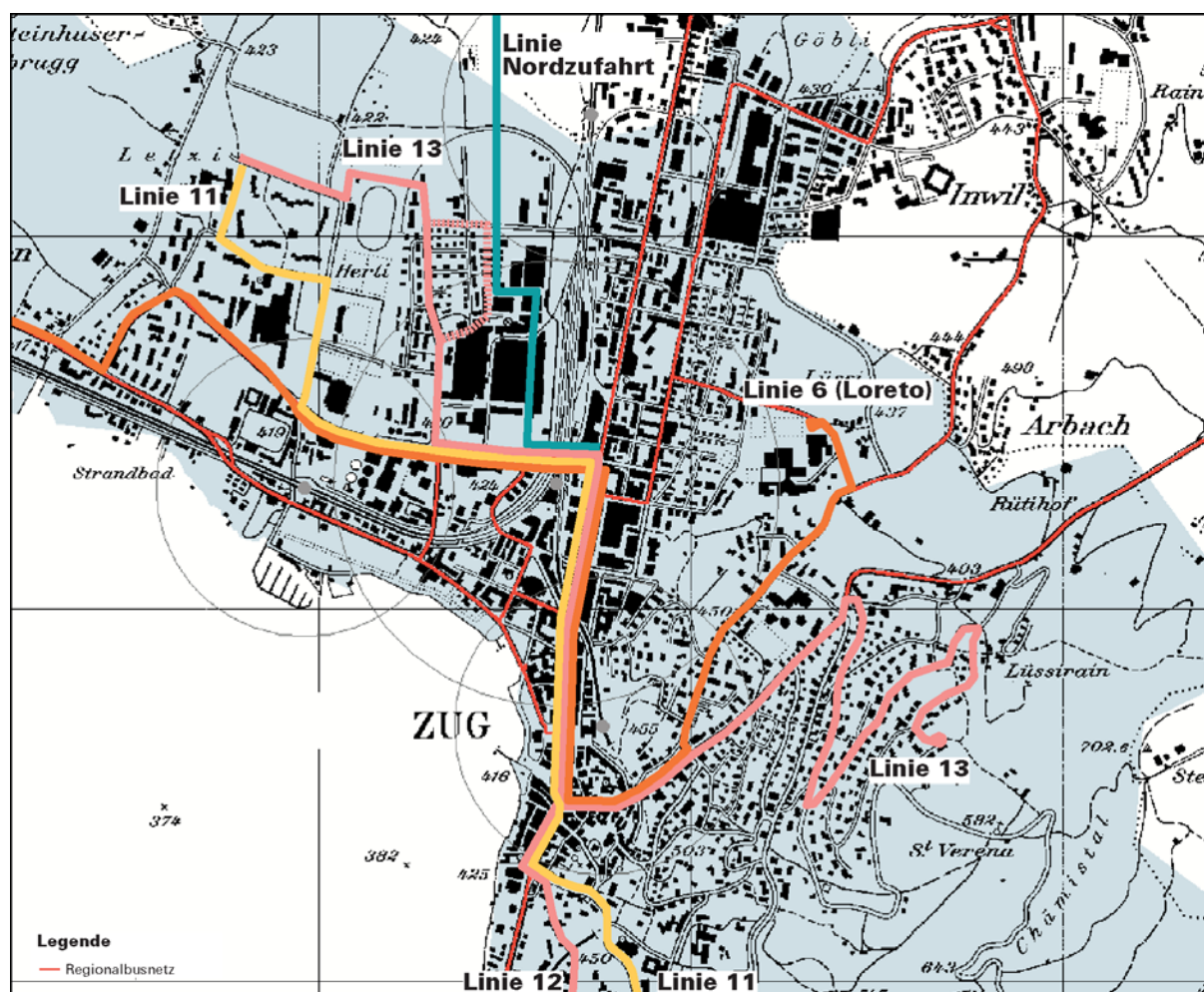


Bild 3: Konzept Ortsbuslinien Stadt Zug (ab Fahrplanwechsel 2008/2009 resp. Eröffnung Nordzufahrt)

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 62, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

### 3.3 Zeithorizont langfristig (Bedarf entsprechend Fahrgastentwicklung)

Die Siedlungsentwicklung sowie der Bedarf an neuen Busverbindungen könnten längerfristig eine Tangentiallinie Loreto - Guthirt - Herti ergeben (evt. als Rundkurs mit Linie 11 Herti abklären).

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und des Fahrgastverhaltens bedingen zudem laufend Anpassungen der Kapazitäten, des Fahrplankontaktes und der Betriebszeiten an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Die Gewährleistung der Wegketten (Anschlüsse) ist besonders zu beachten.

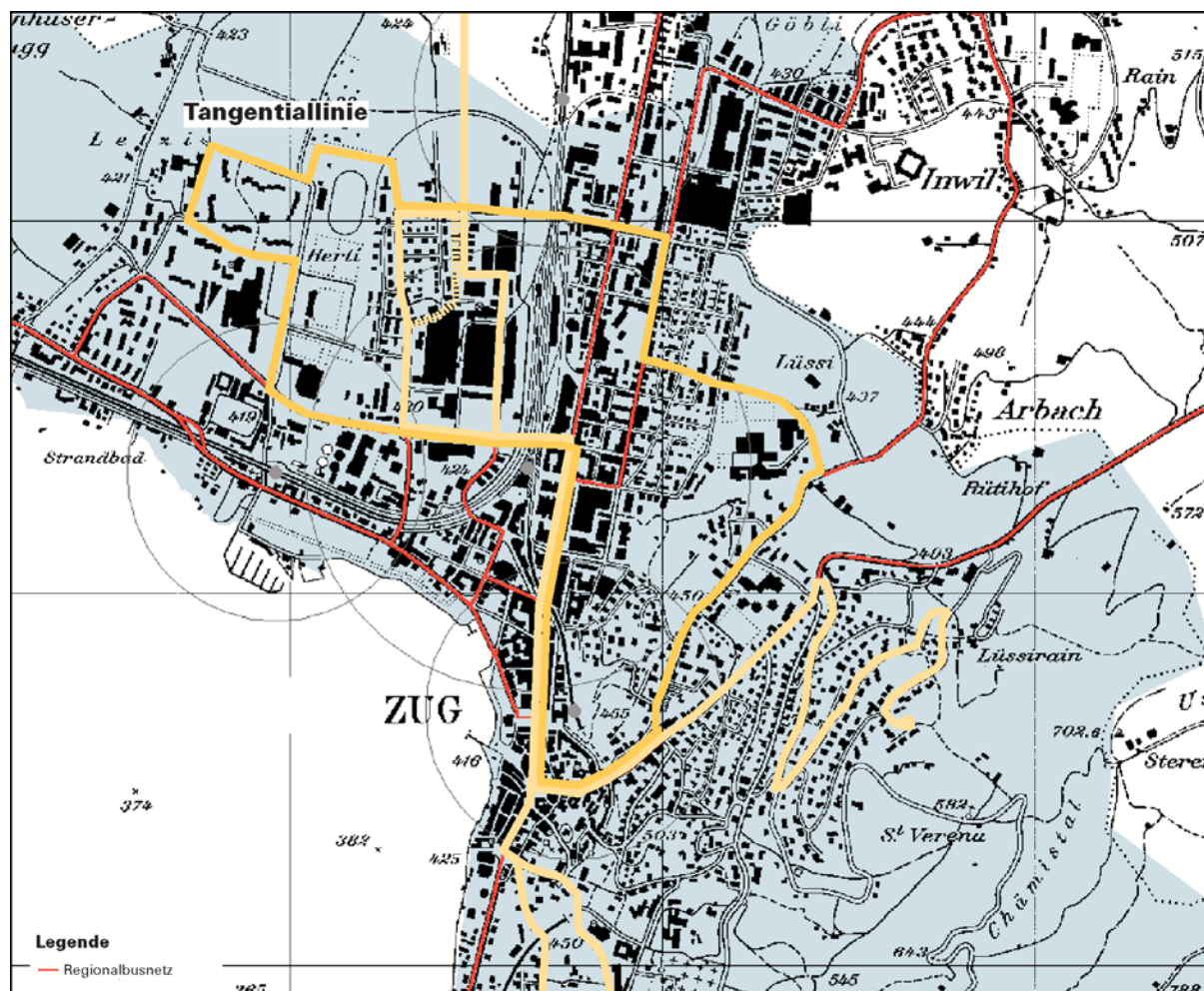


Bild 4: Konzept Ortsbuslinien Stadt Zug langfristig

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 63, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 4. Erschliessung der Gebiete

Anmerkung: Die Nummerierung der folgenden Varianten bezieht sich auf den Ergebnisbericht „ÖV Konzept Stadt Zug“ vom 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur.

## 6.5 Gebiet Herti

Handlungsbedarf, Ziele:

- > Bedienen der Neubaugebiete an der Eichwaldstrasse
- > Etappenweise Anpassung der Erschliessung für die Neubaugebiete Schleifi und Gartenstadt
- > Leistungsfähigkeit auf den Linien sicherstellen
- > Anschlüsse auf die Bahn am Bahnhof Zug optimieren
- > Ausbau etappenweise realisieren (Siedlungsentwicklung berücksichtigen)



Bild 5: Gebiet Herti, Variantenspektrum

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 31, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.5.4 Variante Herti GELB

Bahnhof Zug – Allmendstrasse – St. Johannes-Str. – neues Bustrassee – Eichwaldstrasse

Betriebswerte:

Verkehrspotential +*	2003: 100	2020: 300
Takt	15 Min.	
Fahrzeug	1 Gelenkbus	
Betriebskosten	ca. 500'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	neue Verbindungsstrasse, Wendepplatz mit Hst.	
Diverses		

\* zusätzliche Fahrtanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Erschliessung der Neubaugebiete mit niedrigen Betriebskosten

Nachteil: Neubaugebiete an der Eichwaldstrasse nicht optimal erschlossen. Wendepplatz und neues Bustrassee notwendig.

■ Empfehlung: Linie ab Dezember 2004 einführen



Bild 6: Gebiet Herti, Variante Gelb Bahnhof Zug - St. Johannesstrasse - Eichwaldstrasse

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 35, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur



Bahnhof Zug – Aabachstrasse (allenfalls über Nordzufahrt) – Allmendstrasse – Eichwaldstrasse

Betriebswerte:

Verkehrspotential +*	2003: 230	2020: 600
Takt	15 Min.	
Fahrzeug	2 Standard- oder Gelenkbusse	
Betriebskosten	ca. 900'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	Wendeplatz Eichwaldstrasse	
Diverses	Wenn möglich auch langfristig über Aabachstrasse	

\* zusätzliche Fahrtenanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Optimale Erschliessung der Neubaugebiete. Ergänzung zu künftigen Buslinien (optimal über Aabachstrasse) im Areal Landis&Gyr - Schleifi.

Nachteil: Umlaufzeit erfordert knapp 2 Busse für den 15-Min.-Takt. Linienführung über Aabachstrasse steht im Widerspruch zum Projekt Nordzufahrt.

Empfehlung: Buslinie ab 2008 (Fertigstellung Nordzufahrt) zusammen mit Neuer-schliessung des gesamten Areals Landis&Gyr einführen



Bild 7: Gebiet Herti, Variante Rosa Bahnhof Zug - Aabachstrasse (ev. Nordzufahrt) Eichwaldstrasse  
Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 36, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.5.6 Variante Herti ROT (bestehend; Linie 13)

Bahnhof Zug – Aabachstrasse – Feldstrasse

Diese Linienführung ist mit dem Bau der Nordzufahrt und der Erweiterung Unterführung Feldstrasse nicht mehr möglich (der bestehende Wendeplatz im Bereich der neuen Unterführung entfällt).

Betriebswerte:

Verkehrspotential total *	2003: 1'400	2020: 4'300
Takt	15 Min. (bisher 30 Min.)	
Fahrzeug	1 Standard- oder Gelenkbus	
Betriebskosten	ca. 500'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	bestehend	
Diverses	Starkes Entwicklungsgebiet; ab ca. 2008 neues Strassennetz	

\* Fahrtanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Durch die Einführung des 15-Min.-Taktes werden die neuen Arbeits- und Wohnplätze die dringend benötigten Anschlüsse am Bahnhof erhalten. Die Linie kann kostengünstig mit einem Fahrzeug betrieben werden.

Nachteil: Die künftigen Wohn- und Arbeitsplätze der Gartenstadt sind ungenügend erschlossen. Mit der Eröffnung der Nordzufahrt muss eine neue Lösung gefunden werden.

Empfehlung: Buslinie beibehalten und den 15-Min.-Takt einführen. Die neuen Buser-schliessungen für die Gartenstadt und Schleifi erst mit dem Bau der Nordzufahrt realisieren.



Bild 8: Gebiet Herti, Variante Rot Bahnhof Zug - Aabachstrasse - Feldstrasse

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 37, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

Bahnhof Zug – Dammstrasse – Nordzufahrt ( – Baar; mit Option Anschluss an die Stadtbahnhaltestelle)

Diese Linie wird erst mit der Zunahme von Wohn- und Arbeitsplätzen in der Gartenstadt und der Schleifi sowie mit der Realisierung der Nordzufahrt relevant.

Betriebswerte:

Verkehrspotential total *	2003: klein	2020: 4'000
Takt	min. 15 Min.	
Fahrzeug	1 Gelenkbus (innerhalb der Stadt Zug)	
Betriebskosten	ca. 500'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	Nordzufahrt, Dammstrasse durchgehend	
Diverses	Starkes Entwicklungsgebiet	

\* Fahrtanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Kurze Wege zum Bahnhof

Nachteil: Kanalisierung des Verkehrs auf die Nordzufahrt für den Busbetrieb ungünstig.  
Nähe zum Bahnhof verlangt kompromisslose optimale Lage der Haltestellen.

■ Empfehlung: Mit dem Bau der Nordzufahrt einführen.



Bild 9: Gebiet Herti, Variante Blau Bahnhof Zug - Nordzufahrt - Baar

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 38, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.5.8 Variante Herti VIOLETT (Tangentiallinie; zu Ringlinie kombinierbar)

Guthirt – Feldstrasse – Allmendstrasse – Eichwaldstrasse ( – St. Johannes – Bahnhof Zug – Zentrum – Loreto – Guthirt)

Bei voller Ausnützung der betroffenen Zonen könnte langfristig eine Tangentiallinie Ost – West eingeführt werden.

Betriebswerte:

Verkehrspotential +*	2003: - <sup>1</sup>	2020: - <sup>1</sup>
Takt	15 Min.	
Fahrzeug	+ 1 bis 2 Standard- oder Gelenkbusse	
Betriebskosten	ca. 600'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	Unterführung Feldstrasse, div. Anpassungen	
Diverses	<sup>1</sup> neue Direktverbindungen für Binnenverkehr	

\* zusätzliche Fahrtenanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Der Binnenverkehr erhält schnelle Direktverbindungen Ost – West

Nachteil: Hohes Potential an Binnenverkehr notwendig damit Kosten-Nutzen-Relation stimmt

■ Empfehlung: Variante als langfristige Option im Auge behalten



Bild 10: Gebiet Herti, Variante Violett Eichwaldstrasse - Guthirt - Loreto (Tangentiallinie; zu Ringlinie kombinierbar)

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 39, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.6 Gebiet Loreto

Handlungsbedarf, Ziele:

- > Neue Buserschliessung für das Gebiet Loreto und Kantonsschule
- > Optimale Transportkette mit Anschlüssen auf die Bahn

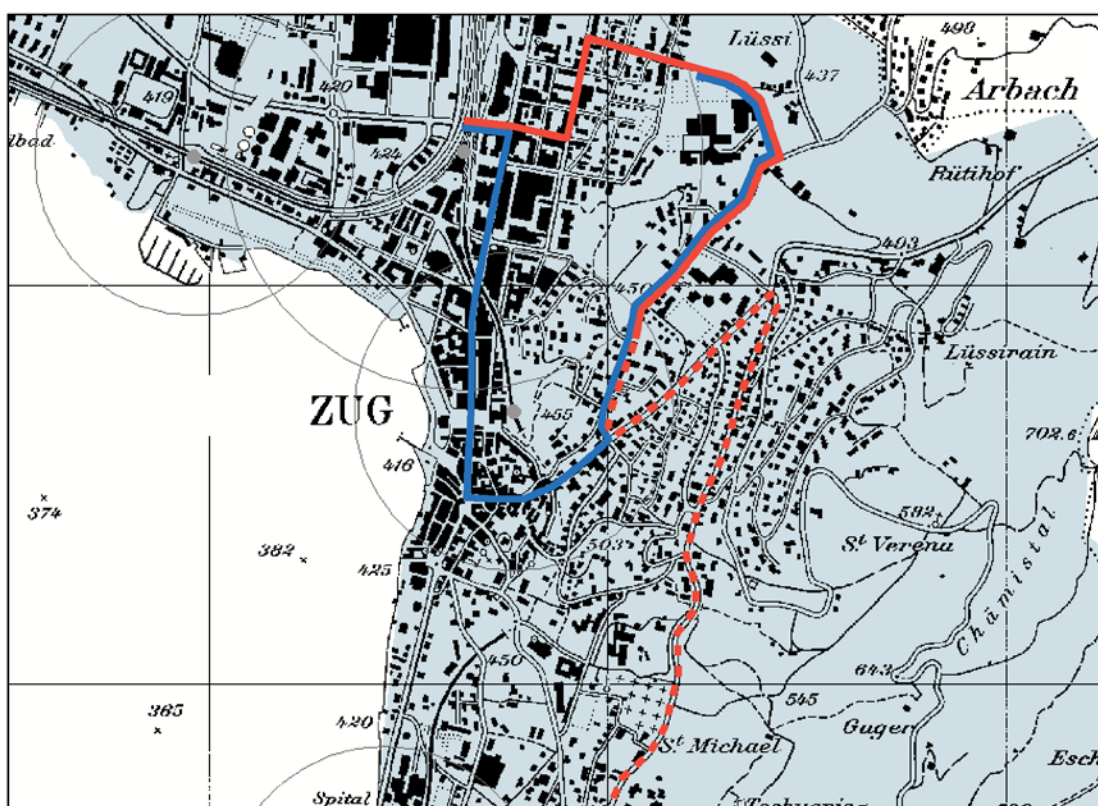


Bild 11: Gebiet Loreto, Variantenspektrum

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 40, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.6.2 Variante Loreto BLAU

Bahnhof Zug – Zentrum – Aegeristrasse – Löberenstrasse – Kantonsschule  
Um betriebliche Synergien zu nutzen in Kombination mit Regionalbuslinie 6 ab Postplatz betreiben.

Betriebswerte:

Verkehrspotential +*	2003: 600	2020: 700
Takt	15 Min.	
Fahrzeug	zusätzlich zur Linie 6: 1 Gelenkbus	
Betriebskosten	ca. 500'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	Wendeschleufe Kantonsschule, Einmündung Aegeristr.	
Diverses	Zusätzl. Fahrgastpotential durch die Kantonsschule	

\* zusätzliche Fahrtanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Schnelle Verbindung ins Zentrum. Gute Abdeckung des Gebiets. Einsatz von Gelenkbussen zur Bedienung der Kantonsschule möglich. Nötige Infrastruktur einfach zu realisieren.

Nachteil: Umweg zum Bahnhof

Empfehlung: In Verbindung mit der Linie 6 weiterverfolgen

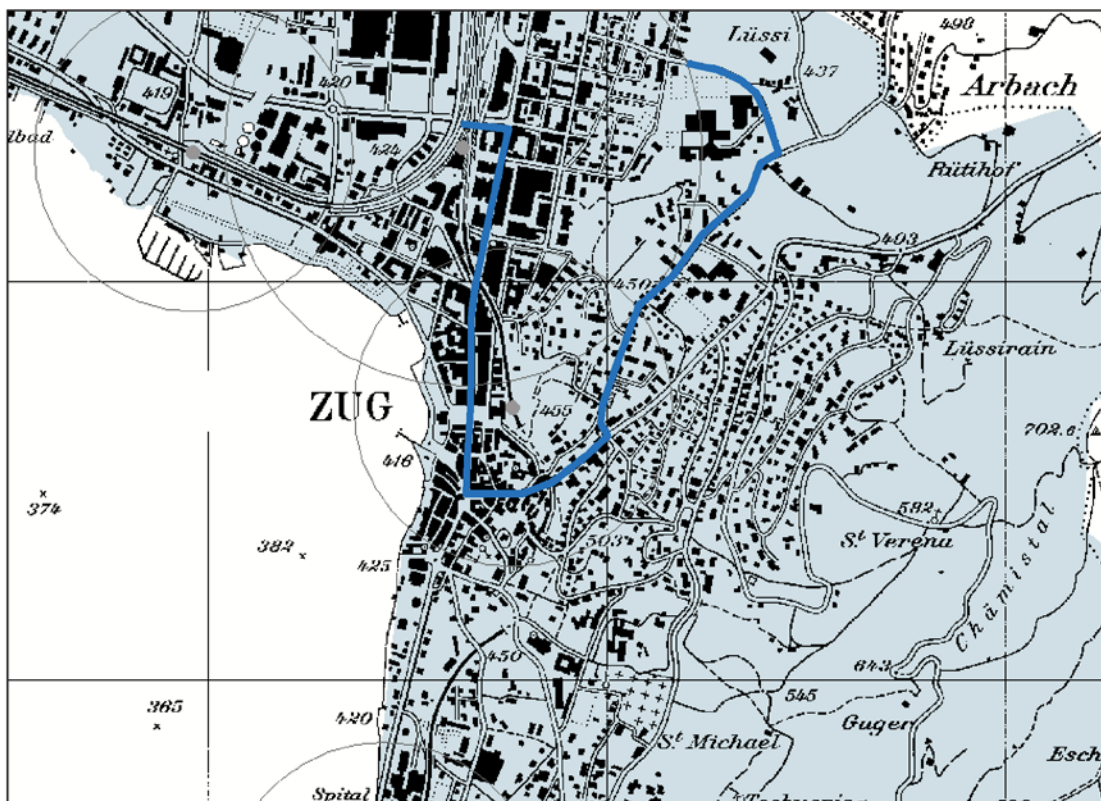


Bild 12: Gebiet Loreto, Variante Blau Bahnhof Zug - Löberenstrasse - Kantonsschule

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 42, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.7 Gebiet Rosenberg / Rötel

Handlungsbedarf, Ziele:

- > Lösung für die Erschliessungslücke um den Bohlgutsch und das Kloster
- > Optimale Transportkette mit Anschlüssen auf die Bahn

### 6.7.1 Varianten Rosenberg

Die Hanglage und das verästelte Strassennetz erschweren das Finden einer besseren Linienführung. Verschiedene Ansätze, die Linie 13 zu optimieren bzw. zu ergänzen, wurden aus Kosten-/Nutzen-Gründen klar wieder verworfen:

- > neue Erschliessung über Rosenbergweg (vgl. Bericht ‚Bauliche Massnahmen‘)
- > Erschliessung über Rosenberg- bzw. Fadenstrasse
- > Erschliessung Neubaugebiet Waldhof
- > Zufahrt über Lüssirainstrasse
- > Linienführung über ‚Im Rötel‘

Eine betriebliche Optimierung der bestehenden Linie 13 steht deshalb als grösster Fahrgastnutzen im Vordergrund.

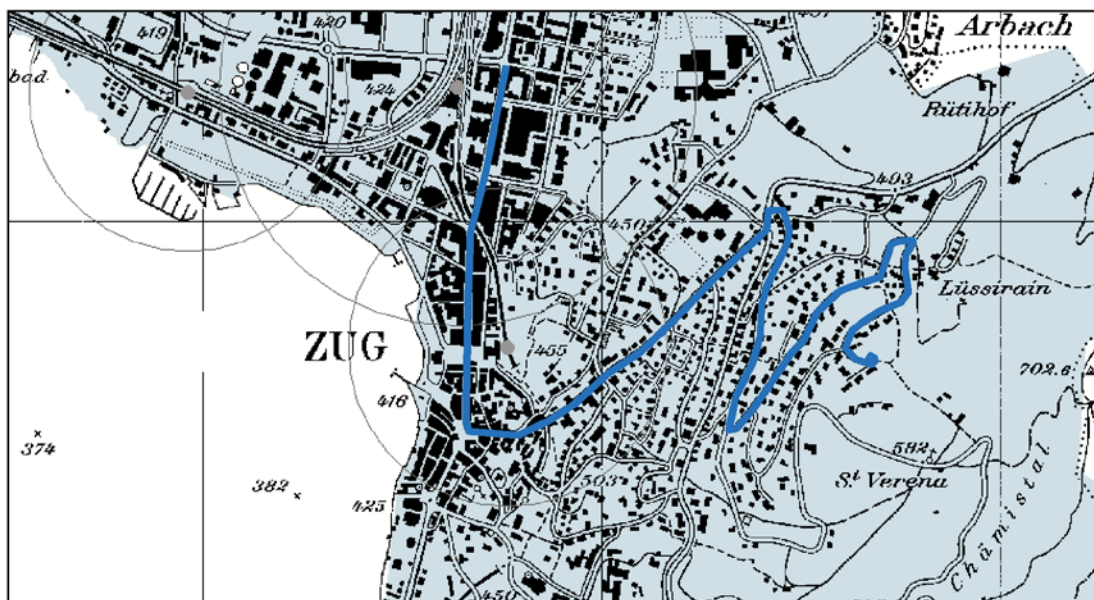


Bild 13: Gebiet Rosenberg / Rötel

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 43, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.7.2 Linie 13 Obersack (bestehend)

Bahnhof Zug – Zentrum – Aegeristrasse – Obersack

Aus topografischen Gründen wird an der bestehenden Linienführung nichts verändert. Um die Linie sinnvoll mit einem Linienast einer Tallinie verbinden zu können, musste überprüft werden, ob die Strecke mit Gelenkbussen befahrbar ist (aus Sicht des Fahrgastaufkommens nicht nötig). Langfristig ist diese Option offen zu halten (vgl. Bericht ‚Bauliche Massnahmen‘).

Betriebswerte:

Verkehrspotential total*	2003: 900	2020: 1000
Takt	15 Min. (bisher 30 Min.)	
Fahrzeug	2 Standardbusse	
Betriebskosten zusätzlich	ca. 400'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	bestehend	
Diverses	zwingend Anschlüsse am Bahnhof sicherstellen	

\* Fahrtanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Anschlüsse am Bahnhof Zug optimiert. Leistungsengpässe in der Hauptverkehrszeit auch auf lange Sicht behoben.

Nachteil: Problem der Erschliessungslücke nicht gelöst

■ Empfehlung: Linie 13 Obersack neu im 15-Min.-Takt betreiben

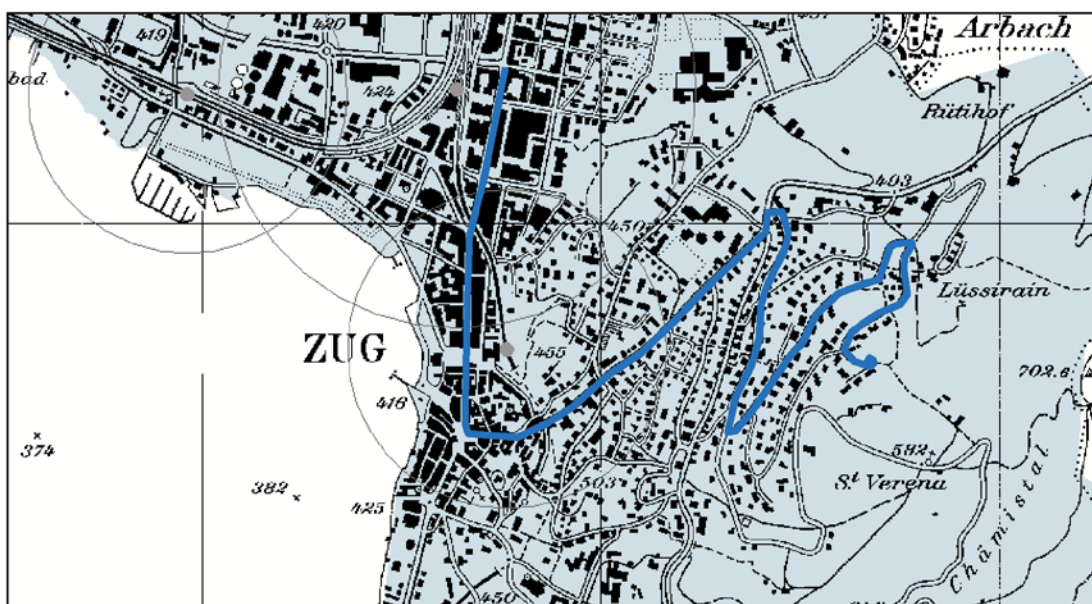


Bild 14: Gebiet Rosenberg / Röteli, Linie 13 Bahnhof Zug - Obersack

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 44, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur



Handlungsbedarf, Ziele:

- > Optimale Transportkette mit Anschlüssen auf die Bahn (d.h. Linie 11 Schönegg wie im Fahrplan 2003 weiter betreiben und die Linie 12 Gimenen zu einer vollwertigen Linie aufwerten)

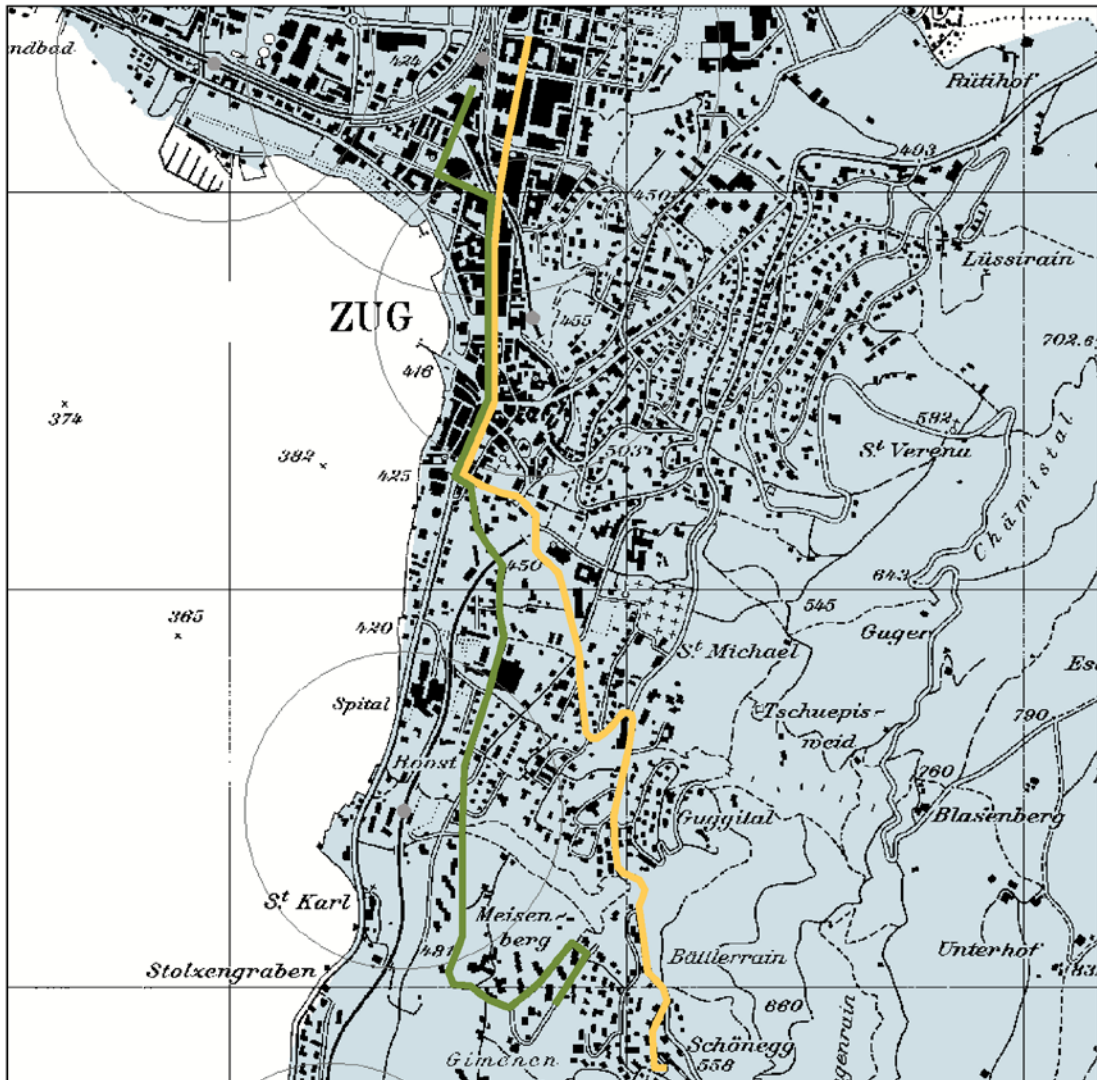


Bild 15: Gebiet St. Michael / Schönegg und Gimenen, bestehende Linien 11 und 12

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 45, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.8.1 Linie 11 Schönegg (bestehend)

### Bahnhof Zug – Zentrum – Schönegg

Eine Veränderung der Linienführung ist nicht angezeigt und aus dem Strassennetz in Hanglage auch nicht möglich.

Betriebswerte:

Verkehrspotential total*	2003: > 1'250	2020: > 1'400
Takt	15 Min. (bestehend)	
Fahrzeug	2 Gelenkbusse	
Betriebskosten zusätzlich	0.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	bestehend	
Diverses	zusätzliches Potential als Zubringer zur Seilbahn	

\* Fahrtanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

■ Empfehlung: Linie 11 Schönegg Angebot 2003 beibehalten

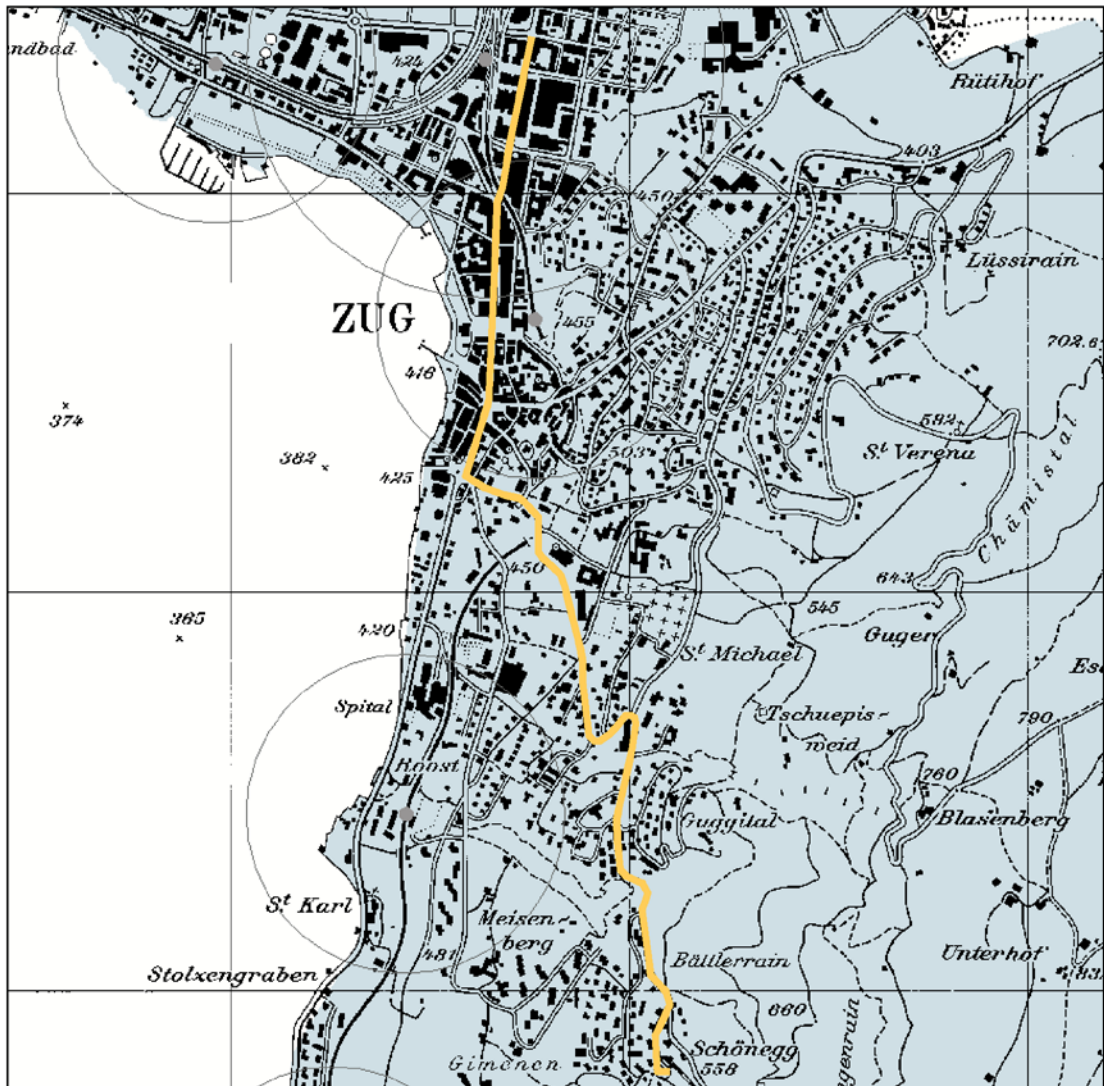


Bild 16: Gebiet St. Michael / Schönegg und Gimenen, Linie 11 Bahnhof Zug - Schönegg

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 46, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur

## 6.8.2 Linie 12 Gimnen (bestehend)

### Bahnhof Zug – Zentrum – Meisenbergstrasse

Aus topografischen Gründen wird an der bestehenden Linienführung nichts verändert. Der heutige Flexibus ist aufgrund des wachsenden Verkehrspotentials durch einen vollwertigen Linienbetrieb zu ersetzen. Die Linie muss weiterhin bis zum Bahnhof geführt werden, da das Umsteigen auf die Stadtbahn in Friedbach mit Fahrt bis zum Bahnhof Zug eine zu unattraktive Transportkette ergibt.

### Betriebswerte:

Verkehrspotential total*	2003: 700	2020: 850
Takt	30 Min. (zeitweise bestehend)	
Fahrzeug	2 Minibusse mit Anhänger, später 2 Standardbusse	
Betriebskosten zusätzlich	ca. 300'000.- Fr. / Jahr	
Infrastruktur	Wendeschlauf Gimnenstrasse	
Diverses		

\* Fahrtanfänge bzw. -enden pro Tag mit Bus im Jahr 2003 bzw. 2020

Vorteil: Merkbarer Fahrplan ohne Vorbestellung auch in der Nebenverkehrszeit

Nachteil: 30-Min.-Takt erlaubt keine optimalen Anschlüsse auf die Bahn. Das Verkehrspotential rechtfertigt jedoch keinen 15-Min.-Takt (keine ausgeglichene Kosten-Nutzen-Relation).

■ Empfehlung: Rufbusbetrieb durch vollwertiges Linienangebot ersetzen

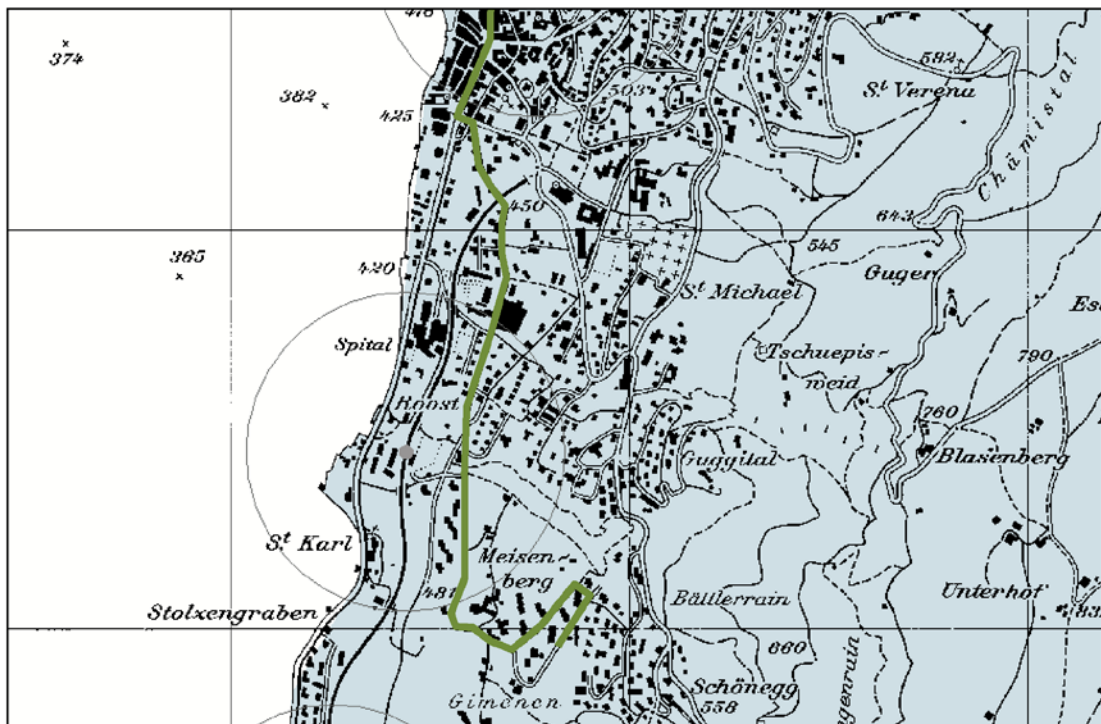


Bild 17: Gebiet St. Michael / Schönegg und Gimnen, Linie 12 Bahnhof Zug - Gimnen

Quelle: „ÖV-Konzept Stadt Zug“ Ergebnisbericht S. 47, 28. August 2003, TEAMverkehr Winterthur