

Autobuslinie Oberwil - Zug Bahnhof

Kreditbegehren

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 21. März 1966

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

I.

Mit Bericht und Antrag vom 9. Dezember 1965 haben wir Ihnen mitgeteilt, dass die Zuger Autobus-Genossenschaft (ZAG), welche die Linie Oberwil - Zug Bahnhof seit 1947 betrieben hat, auf die Erneuerung der Konzession, die Mitte 1966 abläuft, verzichtet hat. Wir haben Ihnen vorgeschlagen, dass die ZBB diese innerstädtische Linie übernehmen solle, wobei die Stadt eine Defizitgarantie zu leisten hätte. Vorgesehen waren täglich 24 Kurspaare zwischen 06.00 und 23.00 Uhr, gegen bisher 16 Kurspaaren. Während den Spitzenzeiten wären 12 Kurspaare mit Anhänger geführt worden. Da schon die ZAG während den Wintermonaten die sogenannten Industriekurse für die Angehörigen der Industriebetriebe im Göbligebiet bis nach der Oberallmend geführt hatte, schlugen wir vor, alle Kurse bis zur Oberallmend zu führen. Die Bedienung des Göbliquartiers setzte aber voraus, dass der Bus von Oberwil nicht mehr nach dem Bahnhofplatz fuhr, sondern dass die Fahrgäste, die zum Bahnhof wollten, die Haltestelle Gubelstrasse benützen mussten. Im Hinblick darauf, dass vorgesehen ist, den ostseitigen Fussgängerzugang zum Bahnhof im Jahre 1967 zu erstellen, glaubte der Stadtrat, es sei den Busbenützern inzwischen zuzumuten, den etwas weiteren Weg über die Gubelstrasse zum Bahnhof zu nehmen.

Die Uebernahme der ZAG Linie Oberwil - Zug durch die ZBB erforderte einmal Aufwendungen von Fr. 43'000.-- für den Ausbau von Haltestellen in Oberwil. Darüber hinaus musste die Stadt für die Linie Oberwil - Zug - Oberallmend eine jährliche Defizitgarantie von maximal Fr. 142'000.-- leisten. Bei diesem hohen Betrag muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Leistungen in verschiedener Hinsicht bedeutend verbessert worden wären. Statt 16 Kurspaaren wären deren 24 geführt worden. Die Wagen der ZBB sind bedeutend komfortabler als die Wagen der ZAG. Das Platzangebot ist sowohl in den Normalkursen wie während den Spitzenzeiten grösser als bei der ZAG. Dazu kommt, dass das Göbliquartier, das sowohl als Wohnzone als auch als Industriequartier in den letzten Jahren einen erheblichen Aufschwung genommen hat, zu einer regelmässigen Autobusverbindung nach dem Stadtzentrum gekommen wäre.

Der Grosse Gemeinderat hat der Vorlage des Stadtrates in der Sitzung vom 11. Januar 1966 mit 32 Stimmen ohne Gegenstimme zugestimmt. Auf Grund dieses Beschlusses des Grossen Gemeinderates steht der Kredit von Fr. 43'000.-- für den Ausbau der Haltestellen in Oberwil zur Verfügung. Die jährliche Defizitgarantie bis zu Fr. 142'000.-- unterlag der obligatorischen Urnenabstimmung. In der Bevölkerung von Oberwil entstand gegen die Vorlage des Grossen Gemeinderates eine starke Opposition. Die Nachbarschaft Oberwil-Gimmenen, welche die Interessen von Oberwil nach aussen vertritt, gab die Nein-Parole heraus. In der Urnenabstimmung vom 13. März 1966 wurde die Vorlage mit 774 Nein gegen 611 Ja bei einer Stimmbeteiligung von nur 26% abgelehnt.

II.

Es ist ein schwieriges Unterfangen, ein Abstimmungsergebnis zu analysieren. Immerhin geht man wohl kaum fehl, wenn man annimmt, dass der Hauptgrund für die Opposition in Oberwil der Wegfall der Haltestelle Bahnhofplatz war. Auch die Neugestaltung des Fahrplanes, der nicht mehr auf die Ankunftszeiten und die Abfahrtszeiten der Züge im Bahnhof Zug ausgerichtet war, mag zur Ablehnung beigetragen haben, obwohl diese Verbindung durch die Kurse der ZVB mittelst Umsteigen am Kolinplatz und Postplatz gewährleistet war. Die hohe Defizitgarantie war bestimmt für viele ebenfalls ein Grund, die Vorlage abzulehnen.

Nach dem negativen Ausgang der Abstimmung stellte sich für den Stadtrat die Frage, wie die Autobusverbindung nach Oberwil nach dem Wegfall der Konzession der ZAG aufrecht erhalten werden könne. Nach Besprechungen mit der Leitung der ZBB und mit dem Vorstand der Nachbarschaft Oberwil-Gimmenen haben wir uns entschlossen, Ihnen folgende Lösung vorzuschlagen:

1. Die ZBB holt für die Dauer eines Jahres eine sogenannte Versuchskonzession ein.
2. Während der Dauer dieser Versuchskonzession wird die bisherige Linienführung Oberwil - Zug Bahnhof beibehalten.

Auf die Weiterführung der Linie nach der Oberallmend wird zur Zeit verzichtet, ausgenommen die ausserhalb des Fahrplanes geführten und privat finanzierten Industriekurse während den Wintermonaten im Rahmen der Leistungen der ZAG.

3. Auf der Linie Oberwil - Zug Bahnhof werden täglich 20 Kurspaare geführt, wovon 6 mit Anhängern.

Die wenig frequentierten Abendkurse fallen weg.

Die Ankunftszeiten und die Abfahrtszeiten am Bahnhof Zug werden nach Möglichkeit auf die SBB-Anschlüsse abgestimmt.

Die Vertretung der Nachbarschaft Oberwil hat diesem Vorschlag zugestimmt. Diese Uebergangslösung für das Betriebsjahr 1966/67 hat den Vorteil, dass die Defizitgarantie nur für ein Jahr geleistet werden muss, weshalb keine obligatorische Urnenabstimmung notwendig ist. Dadurch ist es möglich, die Weiterführung des Bus-Kurses Oberwil-Zug auf den Fahrplanwechsel Mai 1966 zu gewährleisten.

Der Bericht und Antrag samt Kreditbegehren für den Fussgängerdurchgang von der Baarerstrasse unter den Geleisen der Gotthardlinie zum Bahnhof wird Ihnen noch dieses Jahr unterbreitet, sodass nach der Beschlussfassung rasch mit der Ausführung begonnen werden kann. Auf den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels Mai 1967 hin könnte die ursprüngliche Linienführung Oberwil - Zug - Oberallmend wieder in Betracht gezogen werden. Die Vertreter der Nachbarschaft Oberwil-Gimmenen haben anlässlich der Besprechung mit dem Stadtrat darauf hingewiesen, dass die Opposition in Oberwil nicht gegen die Weiterführung der Linie ins Göbliquartier, sondern gegen die Nichtberücksichtigung des Bahnhofplatzes gerichtet sei. Wenn der versprochene Fussgängerdurchgang von der Baarerstrasse direkt zum Bahnhof benützbar sei, habe Oberwil nichts gegen die geplante Linienführung einzuwenden. Die heute vorgeschlagene Uebergangslösung schliesst also nicht aus, dass das Göbliquartier in kurzer Zeit doch eine ständige Autobusverbindung zum Bahnhof und zum Stadtzentrum erhält.

Da die festen Kosten wie Personal, Versicherungen, Verzinsung und Amortisation von Wagen und Ersatzteilen unabhängig von der Fahrleistung sind, kann das Defizit trotz dem reduzierten Fahrplan nicht wesentlich verringert werden. Es beträgt auch beim heutigen Vorschlag immer noch 118'000.--. Ueber die Berechnungen und den Vergleich mit der Vorlage, wie sie der Urnenabstimmung unterbreitet wurde, orientiert Sie die nachfolgende Tabelle:

	<u>Variante A</u> 20 Kurspaare Oberwil-Zug	<u>Variante B</u> 24 Kurspaare Oberwil-Ober- allmend <u>Abstimmungs-</u> <u>vorlage</u>
1. Personalkosten inkl. soziale Aufwendungen	71'540	96'600
2. Haftpflichtversicherung	1'200	1'700
3. Betriebskosten Bus A 77'000 km à 65,8 Rp. B 92'000 km à 65,8 Rp.	50'666	60'500
4. Betriebskosten Personenanhänger A 23'000 km à 26,5 Rp B 46'000 km à 26,5 Rp.	6'100	12'200
5. Verzinsung auf Fahrzeu- gen, Bauaufwendungen u. Reservebestandteilen	18'000	18'000
6. Abschreibungen auf Fahr- zeugen, Bauaufwendungen und Reservebestandteilen	41'000	41'000
7. Unkosten und Verwaltung, Abrechnungswesen usw.	10'000	12'000
Approx. Betriebskosten	198'506	242'000
Approx. Einnahmen	80'000	100'000
Approx. Defizit	118'506	142'000

Während sich die Betriebsausgaben ziemlich genau errechnen lassen, ist man bei den Betriebseinnahmen auf Schätzungen angewiesen. Nachdem die ZAG auf der Strecke Oberwil-Zug im Jahre 1965 Einnahmen von Fr. 72'000.-- verzeichnete, kann angesichts der um einen Viertel vermehrten Kurse, des grösseren Platzangebotes und des besseren Fahrkomfortes sehr wohl mit Einnahmen von Fr. 80'000.-- gerechnet werden.

Man kann sich bei einer Differenz von Fr. 24'000.-- fragen, warum die Kurse nicht schon heute bis zur Oberallmend geführt werden. Der Grund liegt vor allem darin, dass die Nachbarschaft Oberwil verlangt, dass der Oberwiler Bus bis zur Erstellung des östlichen Fussgängerdurchganges zum Bahnhof auf den Bahnhofplatz

fährt. Die Weiterführung der Kurse vom Bahnhofplatz nach der Oberallmend müsste über den Postplatz erfolgen, was pro Kurspaar eine zusätzliche Fahrleistung von 2,6 km bedingen und das Defizit noch vergrößern würde.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die vorgeschlagene Uebergangslösung den derzeitigen Verhältnissen am ehesten gerecht wird.

Antrag:

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

Zug, 21. März 1966

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:
i.V. F. Jost

Der Stadtschreiber:
Dr. K. Meyer

Beilage: Antrag zur Beschlussfassung

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

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.97
vom 21. März 1966

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

1. Der Uebernahme der Autobuslinie Oberwil - Zug Bahnhof durch die Zuger Bergbahn und Bus AG gemäss Variante A, d.h. mit täglich 20 Kurspaaren und mit Kapitaldeckung durch die Zugerland Verkehrsbetriebe AG für die Dauer eines Jahres wird zugestimmt und hiefür gegenüber der Zuger Bergbahn und Bus AG eine Defizitgarantie von Fr. 118'000.-- zu Lasten der ordentlichen Verwaltungsrechnung übernommen.

2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung 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 hiezu erforderlichen Vollmachten erteilt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Der Stadtschreiber:

Autobuslinie Oberwil - Zug Bahnhof
Kreditbegehren

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

Die Geschäftsprüfungskommission hat an ihrer Sitzung vom 25. März 1966 im Beisein von Herrn Stadtrat A. Sidler zur obigen Vorlage über die Autobusverbindung Zug - Oberwil Stellung genommen.

Das Ergebnis der durchgeführten Gemeindeabstimmung vom 13. März 1966 lässt leider keine eindeutigen Schlüsse zu, warum die Vorlage verworfen wurde. Beide Tatsachen, nämlich der Wegfall der Haltestelle am Bahnhofplatz und die hohe Defizitgarantie sind wohl Ursache dieses Abstimmungsergebnisses.

Die Kommission erachtet es als sehr wichtig, dass in diesem Zusammenhang nochmals auf ihren seinerzeitigen Bericht Nr. 85 hingewiesen wird. Dort sind die wünschenswerten Massnahmen bereits erwähnt. Im weitern erachtet es die Kommission als zweckmässig, dass die Defizitgarantie nur für ein Jahr gesprochen wird. Sie möchte hier nochmals festhalten, dass das vorgesehene Defizit von Fr. 118'000.-- für die oben erwähnte Fahrstrecke als sehr hoch angesehen wird.

Die Kommission ersucht den Stadtrat, frühzeitig und vor Ablauf des Versuchsjahres, ihr die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung zu stellen und inzwischen die Konzeption mit der ZVB nochmals zu überprüfen.

Bei der Schlussabstimmung stimmte die Kommission der Vorlage zu. In diesem Sinne beantragt Ihnen die Geschäftsprüfungskommission, die Vorlage Nr. 87 zu genehmigen.

Zug, 25. März 1966

DIE GESCHAEFTSPRUEFUNGSKOMMISSION
DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG
Der Präsident: Dr. A. Bussmann

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr. 85
BETREFFEND AUTOBUSLINIE OBERWIL - ZUG BAHNHOF
DEFIZITGARANTIE

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 97
vom 21. März 1966

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

1. Der Uebernahme der Autobuslinie Oberwil - Zug Bahnhof durch die Zuger Bergbahn und Bus AG gemäss Variante A, d.h. mit täglich 20 Kurspaaren und mit Kapitaldeckung durch die Zugerland Verkehrsbetriebe AG für die Dauer eines Jahres wird zugestimmt und hiefür gegenüber der Zuger Bergbahn und Bus AG eine Defizitgarantie von Fr. 96'000.-- zu Lasten der ordentlichen Verwaltungsrechnung übernommen.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung 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 hiezu erforderlichen Vollmachten erteilt.

Zug, 5. April 1966

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:
W. Bossard

Der Stadtschreiber:
Dr. K. Meyer

Die Referendumsfrist läuft vom 15. April bis am 16. Mai 1966.