

Öffentlicher Verkehr

Viele Busse fahren nur noch alle 30 Minuten

Der Fahrplanentwurf 2016 liegt vor. Unter anderem sind auf fünfzehn Bus- und einer Bahnlinie Takt- ausdünnungen geplant.

Laura Sibold

Das Entlastungsprogramm des Kantons Zug sieht auch Massnahmen im öffentlichen Verkehr vor. Insgesamt sind rund fünfzehn Bus- und eine Bahnlinie betroffen. Die Takt- ausdünnungen erfolgen mehrheitlich zu Randstunden oder an Sonn- und Feiertagen (siehe Box). «Aufgrund der Reduzierung von Kursen können im Kanton netto rund 1,14 Millionen Franken gespart werden», sagt Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr.

Abends sind Verkehrsmittel viel weniger ausgelastet

«Bei der laufenden Anhörung zum Fahrplan geht es jedoch weniger um das Entlastungsprogramm als vielmehr darum, Fehler im Fahrplan zu finden und allfällige Verbesserungsmöglichkeiten zu entdecken», erklärt Weber weiter. So sollen die grösseren Buslinien – wie etwa die Linien 3, 6 oder 11 – von Montag bis Samstag ab 20 Uhr sowie sonntags nur noch im 30-Minuten-Takt verkehren. «Vom Bus auf die Bahn ist so stets Anschluss gewährt, weil der Fernverkehr auch im Halbstundentakt geregelt ist», so der ÖV-Verantwortliche.

Weiter fährt die Bahnlinie S24 nur noch bis 21 Uhr. Davon sind vor allem Pendler betroffen. «Ich arbeite in Zürich und komme mehrheitlich erst nach 21 Uhr nach Hause», sagt der Baarer Peter Ammann. Bisher hätte er stündlich vier Verbindungen von Zürich nach Baar gehabt: zweimal die S24, einen direkten Interregio und einen Interregio via Baar/Zug. «Gemäss dem neuen



Die Änderungen betreffen auch die Buslinie 4: Sie soll sonntags zwischen Inwil und Baar gestrichen werden. Foto Daniel Frischherz

Fahrplan bleiben nur noch die stündlichen Interregios», so Ammann. «Die S24-Verbindung von Baar zu den Arbeitszentren Zürich Enge und Zürich Oerlikon ist aber auch abends wichtig.»

Für Hans-Kaspar Weber ist diese Reduzierung allerdings

«Aufgrund der Reduzierung können rund 1,14 Millionen Franken gespart werden.»

Hans Kaspar Weber, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr

vertretbar: «Zu den Randzeiten reisen generell eher weniger Leute. An Sonn- und Feiertagen fahren nur halb so viele Zuger mit Bus oder Bahn. Nach 20 Uhr sind es im Vergleich zu tagsüber rund 40 Prozent, nach 22 Uhr nur noch 20 Prozent.»

Andreas Lustenberger be-

reitet die Takt- ausdünnung Kopfzerbrechen. «Allein schon die Gemeinde Baar erleidet durch den neuen Fahrplan vier schwerwiegende Verluste», sagt der alternative Kantonsrat, der im März eine ÖV-Interpellation eingereicht hat. «Der Abbau bei der S24 schafft für Baar einen wirtschaftlichen Standortnachteil, während Blickensdorf mit der Einstellung der Buslinie 32 ab 20 Uhr nicht mehr erschlossen ist», ist Lustenberger überzeugt. Zudem sei Inwil am Sonntag mit dem 4er nicht mehr erreichbar. Auch, dass die für viele Baarer wichtige Buslinie 3 auf 30-Minuten-Intervall umgestellt wird, sei ein Schritt zurück.

Die Linie 44 soll schon nach einem Jahr eingestellt werden

«Vom markanten Angebotsabbau ist auch die Gemeinde Steinhausen betroffen», sagt Barbara Hofstetter, Gemeindepräsidentin von Steinhausen. «Die Linie 6 sollte weiterhin bis zum Theater Casino geführt werden – und nicht schon beim Postplatz enden. Auch die Angebotskürzung am Abend und

an Wochenenden können wir nicht ganz nachvollziehen.» Unverständnis zeigt sich auch

in Hünenberg. Die Linie 44, welche als dreijähriger Testbetrieb geführt werden sollte, soll schon nach nur einem Jahr wieder eingestellt werden. «Ich setze mich dafür ein, dass dieser Bus wie geplant bis Ende 2016 weitergeführt wird. 2017 kann anhand von Zahlen und Fakten über die Zukunft des 44ers entschieden werden», sagt Renate Huwyler, Hünenberger Gemeindepräsidentin. Der Betrieb der Linie 44 soll gemäss Weber aufgrund des Nachfragerückgangs eingestellt werden.

«Beim öffentlichen Verkehr wird aber an der falschen Stelle gespart», findet Andreas Lustenberger. Pendler Peter Ammann stimmt dem zu und ergänzt: «Fehlende Randverbindungen können dazu führen, dass man mehr während Stosszeiten fährt. Dem eigentlichen Ziel, Stosszeiten zu entlasten, ist so nicht

geholfen.» Entlastet werden diese aber morgens und abends durch zusätzliches Rollmaterial. «Künftig fährt die S1 zu Stosszeiten mit zwei aneinandehängenden Zügen. Das garantiert mehr Platz», so Weber.

Alle neuen Fahrpläne sind online einsehbar

Bis Sonntag, 14. Juni, sind die neuen Fahrpläne online einsehbar. «Nach Ablauf der Veröffentlichung im Internet werden die Fahrpläne dann bereinigt», erklärt Hans-Kaspar Weber. Anschliessend habe der Regierungsrat die Angebotsänderungen zu beschliessen. Ende November werden dem Kantonsrat die finanziellen Mittel zur Umsetzung der Massnahmen vorgelegt.

Der Fahrplanentwurf ist unter www.fahrplanentwurf.ch einsehbar. Bis Sonntag, 14. Juni, sind Stellungnahmen an info.oev@zug.ch möglich.

Alle Zuger Fahrplanänderungen auf einen Blick

Im Kanton sind 16 Buslinien betroffen

Bus Linie 1: Von Montag bis Freitag verkehrt ein zusätzlicher Kurs um 16.06 Uhr zwischen Zug und Unterägeri.

Bus Linie 3: Fahrt von Montag bis Samstag ab 20 Uhr nur noch im 30-Minuten-Takt und sonntags den ganzen Tag nur noch im 30-Minuten-Takt.

Bus Linie 4: Fahrt sonntags nicht mehr zwischen Inwil und Baar.

Bus Linie 6: Fahrt zwischen Postplatz und Theater Casino nicht mehr. Fahrt von Montag bis Samstag ab 20 Uhr nur noch im 30-Minuten-Takt und sonntags den ganzen Tag nur noch im 30-Minuten-Takt.

Bus Linie 7: Fahrt samstags nur noch bis 18 Uhr.

Bus Linie 9: Fahrt Montag bis

Freitag nur noch bis 20 Uhr.

Bus Linie 10: Fahrt von Montag bis Freitag nur noch bis 20 Uhr.

Bus Linie 11: Fahrt von Montag bis Samstag ab 20 Uhr nur noch im 30-Minuten-Takt und sonntags den ganzen Tag nur noch im 30-Minuten-Takt.

Bus Linie 12: Fahrt von Montag bis Samstag nur noch bis 20 Uhr.

Bus Linie 13: Fahrt von Montag bis Samstag ab 18 Uhr nur noch im 30-Minuten-Takt.

Bus Linie 14: Fahrt von Montag bis Samstag nur noch bis 20 Uhr.

Bus Linie 16: Fahrt von Montag bis Freitag nicht zwischen 11 und 14 Uhr, verkehrt ab Zug, Dammstrasse, über Gott- hardstrasse-Metalli Ost-Landis & Gyr nach Abachstrasse und Chamerstrasse.

Bus Linie 31: Da die Kantonsstrasse Sihlbrugg-Neuheim saniert wird, verkehren zwischen Baar Bahnhof-Neuheim und Baar Bahnhof-Sihlbrugg Dorf Busse.

Bus Linie 32: Fahrt von Montag bis Samstag nur noch bis 20 Uhr.

Bus Linie 44: Wird eingestellt.

Buslinie 661: Wird sonntags eingestellt.

Stadtbahn S1: Zwei zusätzliche Fahrzeuge zur Verstärkung von bestehenden Kursen ab April 2016.

S-Bahn S5: Die S9 wird durch die Linie S5 ersetzt. Einsatz der neuesten Doppelstockzüge des Typs Regio-Dosto.

Bahnlinie S24: Fahrt die ganze Woche zwischen Horgen Oberdorf und Zug nur noch bis 21 Uhr. is

Bern/Zug

Nationaler Finanzausgleich: Ständerat bleibt auf halbem Weg stehen

FDP-Ständerat Joachim Eder schreibt exklusiv für die «Zuger Presse» über den NFA-Kampf im Bundeshaus.

Joachim Eder

In den letzten Tagen ist in Bundesbern in Sachen NFA einiges gegangen: Heute vor einer Woche unterstützte der Nationalrat zum zweiten Mal



Joachim Eder, Ständerat FDP, Unterägeri

den Antrag des Bundesrates, und zwar mit 103:87 Stimmen. Vor zwei Tagen gab es im Ständerat eine kleine Überraschung: Der ursprüngliche Beschluss, den Geberkantonen gar nicht entgegenzukommen, wurde von niemandem mehr

beantragt. Erfolg hatte dafür ein Kompromissantrag der Finanzkommission: Mit 30:14 entschied die kleine Kammer, die Geberkantone jährlich mit 67 Millionen Franken zu entlasten. Für unseren Kanton sind dies 13,57 Millionen Franken pro Jahr.

Keine Sternstunde im Ständerat

Eingebracht wurde dieser Kompromiss von den Kantonsregierungen selber: 19 Kantone, darunter erstaunlicherweise auch die Geber Basel-Stadt und Waadt, reichten in letzter Minute einen Vermittlungsvorschlag ein. Gemäss diesem soll der Antrag des Bundesrates, der den Ressourcenausgleich für die Jahre 2016 bis 2019 um 330 Millionen Franken kürzen will, halbiert werden. Ich habe, wie übrigens mein Zuger Ratskollege Peter Bieri auch, diesem Kompromiss nicht zugestimmt, weil er eindeutig gegen Treu und Glauben verstösst. Die Mehrheit des Ständerates hielt sich nämlich nicht an die seinerzeit von Gebern und Nehmern ge-

meinsam vereinbarte Abmachung betreffend Mindestziel von 85 Prozent der durchschnittlichen Finanzkraft. Gerade deshalb war der Montag keine Sternstunde des Ständerates. Die Mehrheit blieb leider auf halbem Weg stehen und brachte den NFA und damit die freundeidgenössische Solidarität in noch grössere Schiefelage. Manchmal frage ich mich, ob die Nehmerkantone überhaupt spüren, dass dies Gift ist für den Zusammenhalt in unserem Land.

Unglaubliche Vorwürfe von Seiten der Nehmerkantone

Man kann mir jetzt entgegenhalten, die meisten Mitglieder des Ständerates hätten sich immerhin bewegt und seien von ihrem kategorischen Nein abgewichen. Das streite ich nicht ab. Die Tonalität aber, mit der das ganze NFA-Hin- und-Her in den letzten Wochen und Monaten im Parlament und in den Medien orchestriert wurde, lässt für die kommenden Herausforderungen, beispielsweise die Unternehmenssteuerreform

III, nichts Gutes erahnen. So sprach Thurgaus Finanzdirektor Jakob Stark von einer aggressiven Kampagne der Kantone Schwyz und Zug, welche die Solidarität in der Schweiz gefährde. So schrieb Nationalrätin Badran in einer E-Mail-Debatte mit Nationalrat Wasserfallen, Zug und Schwyz verdankten ihren Erfolg nur plumpem Steuerdumping. So erwähnte die Berner Nationalrätin Kiener Nellen in einem Streitgespräch mit mir in der Pendlerszeitung «20 Minuten», die Geberkantone würden die Nehmerkantone aushungern. Wie bitte? Aushungern?

Der Nachbarkanton Schwyz musste die Steuern erhöhen

Tatsache ist, dass der Kanton Zug, mit 2806 Schweizer Franken immerhin der mit Abstand grösste Pro-Kopf-Zähler, das letzte Jahr mit einem Defizit von 139 Millionen Franken abschloss und unser Nachbarkanton Schwyz die Steuern erhöhen musste. Dies im Gegensatz zum Kanton Bern, dem in absoluten Zahlen grössten Nehmerkanton, der

die Rechnung 2014 mit einem Gewinn von 212 Millionen Franken präsentieren konnte.

Gerechter, fairer und solidarischer NFA

Die Geberkantone stellten im Zusammenhang mit dem Wirksamkeitsbericht verschiedene Forderungen für einen fairen und solidarischen NFA, so die Verminderung der Solidarhaftung der Geber- und Nehmerkantone, die Reduktion des Ressourcenausgleichs bei Steuerdumping, die Aufhebung des Härteausgleichs sowie die Berücksichtigung der Wasserzinsen als beträchtliche Einkommensquelle. Ich erwähne dies, um klarzumachen, dass der Antrag des Bundesrates ein absolutes Minimum zur Verbesserung der Situation darstellt. Eine Annahme wäre ein Signal der Glaubwürdigkeit und würde die angespannte Situation merklich beruhigen.

Leider dürfte es kaum soweit kommen. Als nächstes ist nun wieder der Nationalrat am Zug. Unterstützt er am nächsten Montag den Bundesratsantrag zum dritten Mal, wird in

der laufenden Session noch eine Einigungskonferenz eingesetzt. Bringt diese keine mehrheitsfähige Lösung, bleibt der bisherige Bundesbeschluss für weitere zwei Jahre in Kraft.

Brief der Zuger Regierung

Es steht also sehr viel auf dem Spiel. Bundesrat und Nationalrat haben dies erkannt. Der Luzerner CVP-Nationalrat Leo Müller, Präsident der Finanzkommission, brachte es auf den Punkt, als er sagte: «Wenn die Nehmer immer über die Geber bestimmen, wird das System unhaltbar.» Selbst wenn im Bundesparlament im letzten Moment noch eine Einigung zu Stande kommen sollte, hinterlässt der ganze politische Prozess Spuren. Die Zuger Regierung hat am 2. Juni in einem Brief an alle Mitglieder des Ständerates denn auch klar festgehalten, dass «die Solidarität auf dem Spiel steht und auch das Gerechtigkeitsempfinden über Mass strapaziert wird.» Dem ist nichts beizufügen.