

Stadtbahn Zug: Quantensprung für das gesamte Verkehrssystem

Mit der Stadtbahn Zug geht auf Ende 2004 ein modernes und nachhaltiges Verkehrssystem in Betrieb, das in der gesamten Region zu einer wesentlichen qualitativen und quantitativen Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr führen wird. Dieser Quantensprung für das gesamte Verkehrssystem in der Grossregion Zug ist die Reaktion auf den in den letzten 40 Jahren überdurchschnittlich gewachsenen Lebens- und Wirtschaftsraum. Die Stadtbahn soll der Region in Zukunft als Rückgrat der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung dienen.

Weitere Informationen:
Stadtbahn Zug

www.stadtbahnzug.ch

28.08.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Die Vorteile.

Das Angebot der Stadtbahn Zug überzeugt: Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs profitieren von abgestimmten Fahrplänen und gewinnen dadurch täglich neu an Reisezeit. Die Stadtbahn Zug sorgt auch für mehr Platz und muss selbst bei wirtschaftlichen Überlegungen keinen Vergleich scheuen.



Gewinn Nr. 1 – eine Woche mehr Freizeit pro Jahr

Dank der Stadtbahn Zug ergibt sich z.B. auf der Strecke Cham–Zug ein täglicher Reisezeitgewinn von 32 Minuten (Vergleich: Autofahrt zur Hauptverkehrszeit). Pro Woche werden bereits 224 Minuten gespart, was im Jahr 8,25 Tage bedeutet!



Gewinn Nr. 2 – mehr Platz auf den Strassen

Eine Zugskomposition von 150 m Länge transportiert bis zu 680 Fahrgäste. 450 Personenwagen – oder eine Strecke von 2,2 km – würden benötigt, um zur Hauptverkehrszeit dieselbe Anzahl Menschen im Auto zu befördern.



Gewinn Nr. 3 – der Betrieb ist wirtschaftlich

Vier Sitzplätze in der Stadtbahn Zug kosten pro Kilometer CHF –.15. Die Kosten eines Personenwagens mit vier Sitzplätzen belaufen sich auf CHF –.70 pro Kilometer. Die Stadtbahn ist somit im direkten Vergleich rund fünfmal günstiger.

In Kürze.

Ab 12. Dezember 2004 – Bahn frei im Zug.

Die Stadtbahn Zug macht es möglich!

- 15-Minuten-Takt zwischen Baar, Zug und Cham
- 15 Haltestellen im Kanton Zug
- 4 moderne Bushöfe mit kurzen, witterungsgeschützten Verbindungswegen
- 12 neue Niederflur-Züge
- Ausbau Busangebot, abgestimmt auf Stadtbahn-Fahrplan
- Bike- + Ride-Angebot an allen Stadtbahn-Haltestellen
- Mitbenutzung Park- + Ride-Möglichkeiten der SBB
- Aufwertung und behindertengerechter Ausbau aller Bahnhöfe im Kanton Zug
- Verkürzte Reisezeiten
- Entlastet die Strassen
- Wirtschaftlicher Betrieb
- 30 000 EinwohnerInnen und 27 000 Arbeitsplätze direkt erschlossen
- Betreiberin SBB AG in Zusammenarbeit mit den Zugerland Verkehrsbetrieben AG

Ihre Meinung ist uns wichtig.

Bei Fragen und Anregungen sind wir gerne für Sie da und freuen uns über Ihre Kontaktnahme:

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Zug
Projektleitung Stadtbahn Zug, Aabachstrasse 5, Postfach, 6301 Zug
Telefon 041 728 55 40, Fax 041 728 55 49, info@stadtbahnzug.ch

www.stadtbahnzug.ch

stadtbahnzug

ab 12. Dezember 2004



ein sympathischer zug.

Projekt

Die Stadtbahn Zug ist ein ein durch die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug 1996 lanciertes Projekt. Gestützt durch die Volksabstimmung vom 4. März 2001 wird das Projekt unter der Federführung des Amts für öffentlichen Verkehr umgesetzt.

Mit der Stadtbahn Zug erhält der in den letzten 40 Jahre überdurchschnittlich gewachsene Lebens- und Wirtschaftsraum Zug auf Ende 2004 ein modernes und nachhaltiges Verkehrssystem, das in der gesamten Region zu einer qualitativen und quantitativen Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr führt.

Die Stadtbahn Zug verkehrt auf den bestehenden Gleisen der SBB. Während die Linie 1 von Baar über Zug nach Cham in beiden Richtungen im 15-Minuten-Takt und ab dort zweimal stündlich weiter bis nach Ebikon und Luzern fährt, führt die Linie 2 im Stundentakt von Zug über Oberwil und Walchwil weiter nach Arth-Goldau und Erstfeld.

Für insgesamt 67 Mio. Franken werden bis zum 12. Dezember 2004 folgende Infrastrukturen für die Stadtbahn Zug erstellt:

- bauliche Aufwertung und behindertengerechte Gestaltung der fünf bestehenden Bahnhöfe Baar, Cham, Rotkreuz, Oberwil und Walchwil;
- Neubau von 9 Haltestellen entlang der beiden Stadtbahnlinien;
- technische Verbesserung der SBB-Strecke zur Verkürzung der Zugfolgezeit. Dank der Angebotsverdichtung, der zusätzlichen Haltestellen, den kurzen Reisezeiten und dem vernetzten Gesamtangebot im öffentlichen Verkehr wird bis ins Jahr 2008 mit einem Nachfragewachstum von rund 40% im öffentlichen Regionalverkehr auf der Schiene gerechnet.

Das Stadtbahn-Angebot endet nicht bei einer der total 15 Haltepunkte im Kanton: Bahn und Bus werden ab Dezember 2004 so miteinander vernetzt, dass Fahrgäste innerhalb von wenigen Minuten zwischen Bus und Stadtbahn, aber auch zwischen Stadtbahn und Interregiozügen und innerhalb der Buslinien umsteigen können. Für die Stadtbahn Zug kommen 12 neue Niederflurtriebzüge zum Einsatz. Sie setzen in den Bereichen Einstiegs- und Benutzerkomfort neue Massstäbe im Regionalverkehr.

Entstehungsgeschichte

1996	Eine Studie beweist, dass die Stadtbahn den öffentlichen Verkehr kostengünstig und nachhaltig ergänzt.
April 1997	Der Zuger Kantonsrat bewilligt den Projektierungskredit für das Vorprojekt zur Stadtbahn Zug.
1998	Die Zuger Gemeinden bewerten die Stadtbahn positiv.
1999	Der Kanton Zug und die SBB vereinbaren, dass die Stadtbahn langfristig auf den SBB-Trassen fahren kann.
August 2000	Der Kantonsrat bewilligt den Kredit für die Realisierung der Stadtbahn Zug. Ein privates Komitee reicht das Referendum ein.
März 2001	<u>Volksabstimmung</u> . Mit 66% Ja-Stimmen hat das Zuger Stimmvolk dem Kredit zur Stadtbahn Zug zugestimmt.
Juli 2001	Das Baugesuch wird beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht.
September 2001	Öffentliche Auflage des Baugesuchs in den Gemeinden.
November 2001	Die SBB AG werden als zukünftige Betreiberin der Stadtbahn Zug bestimmt. Abschluss des Bauprojekts.
März 2002	Die Einsprachen zum Auflageprojekt können erfolgreich bereinigt werden.
August 2002	Das Bundesamt für Verkehr erteilt die Baubewilligung. Eingabefrist der Unternehmerangebote für die Bauarbeiten der Stadtbahn Zug (öffentliches Submissionsverfahren).
September 2002	Die SBB AG - als Eigentümerin des Rollmaterials - bestellen für die Stadtbahn Zug 12 neue Niederflurtriebzüge.
Dezember 2002	Der Regierungsrat des Kantons Zug beauftragt die SBB AG mit der Oberbauleitung für die Stadtbahn Zug. Vergabe der Bauarbeiten.
Februar 2003	Spatenstich für die Stadtbahn Zug in Baar. Die Bauarbeiten beginnen.
Dezember 2004	Am 12. Dezember 2004 nimmt die Stadtbahn Zug ihren Betrieb auf.

Volksabstimmung

Am 31. August 2001 hat der Zuger Kantonsrat mit 67:4 einen Objektkredit von Fr. 67 Mio. für die Realisierung der Stadtbahn Zug gutgeheissen.

Gegen diesen Beschluss hat ein privates Komitee im Oktober 2001 das Referendum ergriffen. Dieses ist mit 1711 Stimmen zustande gekommen.

Am 4. März 2001 hat das Zuger Stimmvolk mit einem Ja-Stimmenanteil von 66% die Weichen für die Umsetzung der Stadtbahn Zug auf Grün gestellt.

Erschliessungsgebiet der Stadtbahn Zug

Das Netz der Stadtbahn bedient dank der Erschliessung von wichtigen Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebieten im Kanton Zug direkt 30'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 27'000 Arbeitsplätze.

Direkt erschlossene Arbeitsplätze im Kt. Zug



d.h. 50% aller Vollzeit-Arbeitsplätze werden neu durch die Stadtbahn Zug direkt erschlossen.

Direkt erschlossene EinwohnerInnen im Kt. Zug



d.h. ein Drittel aller Personen im Kanton Zug wird ein direkter Zugang zur Stadtbahn Zug ermöglicht.

Vorteile

Die Stadtbahn Zug bietet kurz-, mittel- und langfristig Vorteile, von denen alle profitieren können:

Gewinn Nr. 1

Reisezeitgewinn für Benutzerinnen und Benutzer

Dank der Stadtbahn Zug sparen Reisende beispielsweise auf der Strecke Cham-Zug täglich 32 Minuten (Vergleich: Autofahrt zur Hauptverkehrszeit in Minuten hin und zurück). Pro Woche werden bereits 224 Minuten eingespart, was im Jahr ganze 8.25 Tage bedeutet. Die Stadtbahn verhilft Ihnen zu mehr Freizeit mit Familie, bei Sport und Erholung.

Gewinn Nr. 2

Entlastung für die Strassen

In den letzten 40 Jahren hat sich die Zahl der Motorfahrzeuge im Kanton auf heute über 60'000 registrierte Fahrzeuge verachtacht. Kein Wunder also, dass die Zuger Strassen in den Stosszeiten verstopft sind und selbst das gut ausgebaute Busnetz an seine Grenzen stösst.

Die Stadtbahn Zug verflüssigt den Verkehr entlang den Hauptverkehrsachsen von Zug, vermindert Staus und entlastet die Busse.

Eine Zugseinheit mit zwei Stadtbahnkomposition in der Länge von 150 m transportiert bis zu 680 Fahrgäste auf einmal. 450 Personenwagen - oder eine Strecke 2,25 km - würden benötigt um zur Hauptverkehrszeit dieselbe Anzahl Menschen im Auto zu befördern (Basis: durchschnittliche Anzahl Insassen pro Auto: 1,5 Personen). Eine Fahrt mit der Stadtbahn beansprucht somit rund 15 Mal weniger Verkehrsraum als ein vergleichbarer Transport mit dem Auto.

Gewinn Nr. 3

Im Betrieb wirtschaftlich

Die Stadtbahn Zug kann dank der Benutzung der SBB-Gleise mit einem sehr guten Kosten/Nutzen-Verhältnis gebaut werden. Auch im direkten Vergleich zum Privatverkehr überzeugt das Angebot. Vier Sitzplätze in der Stadtbahn Zug kosten pro Kilometer Fr. -.15. Die Kosten eines Personenwagens mit vier Sitzplätzen belaufen sich auf Fr. -.70 pro km. Die Stadtbahn ist somit rund fünfmal günstiger.

Gewinn Nr. 4

Schutz für die Umwelt

Die Stadtbahn Zug erhöht die Lebensqualität in Zug. Die modernen Fahrzeuge rollen leise und abgasfrei, benötigen keinen neuen Verkehrsraum und erschliessen wichtige Arbeits-, Wohn- und Freizeitgebiete.

Der Kapazitätenvergleich Stadtbahn (1) - Auto (450)



Die Zukunft

Der Kanton Zug ist ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum. Das Bevölkerungszuwachs im kleinsten Vollkanton der Schweiz verdoppelte sich über die letzten 40 Jahre von 50'000 auf heute über 100'000 hier lebende Personen. Die Arbeitsplatzzahl hat sich verdreifacht, auf heute über 60'000. Über die kommenden 20 Jahre darf gemäss kantonaler Richtplanung von einem weiteren Wachstum ausgegangen werden:

- Bevölkerung: 125'000 Personen
- Arbeitsplätze: 75'000
- Verkehr: + 40%.

Gerade deshalb ist es umso wichtiger, dass das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs frühzeitig verbessert und ausgebaut wird. Denn nur ein kundenfreundliches, dichtes und betrieblich einwandfrei funktionierendes Angebot wird es ermöglichen, dass der öffentliche Verkehr zusätzliche Anteile am Gesamtverkehr übernehmen kann. Dann kann er einen wesentlichen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und damit zur Erhaltung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug leisten.

Bereits heute sind aus diesem Grund Planungen im Gange, die den Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr und der Stadtbahn als dessen Rückgrat zum Ziel haben:

- 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug
- Leistungsfähiger Feinverteiler auf Eigentrasse (Bus/Tram)
- AlpTransit
- Bahn 2000, 2. Etappe

1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug (ab 2009)

Im Mittelpunkt der Untersuchungen steht folgender Angebotsausbau:

Linie 1 - Viertelstundentakt bis Rotkreuz

Auf Grund der eingleisigen Streckenführung endet der 15-Minuten-Takt vorerst beim Bahnhof Cham. Mit dem Bau eines zweiten Gleises auf dem Abschnitt Cham - Rotkreuz ergäbe sich ein kompletter Viertelstundentakt zwischen Baar und Rotkreuz.

Linie 2 - Halbstundentakt Lindenpark-Wachwil

Verdichtung des Fahrplanangebots zum Halbstundentakt bei gleichzeitiger Verlängerung der Linie bis zur Haltestelle Lindenpark. Es entsteht eine attraktive Durchmesserlinie durch das verkehrsbelastete Zentrum von Zug, welche die Arbeitsplätze im Norden leistungsfähig und umsteigefrei mit den Wohngebieten im Süden (Fridbach, Oberwil, Walchwil) verbindet. Zwischen Zug und Walchwil wird der Bau von weiteren Haltestellen geprüft (Frauensteinmatt, Räämmatt, Hörndli). Nebst den Kosten sind vor allem die Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Fahrplanangebot NEAT und der 2. Etappe Bahn 2000 die ausschlaggebenden Kriterien, ob eine entsprechende Realisierung möglich wird.

Stadtbahn bis Zürich

Die Stadtbahn Zug endet vorerst im Bahnhof Baar. Mit der Weiterführung Richtung Zürich würde vor allem für Pendlerinnen und Pendlern von und nach Zürich ein attraktives Zusatzangebot geschaffen. Die bestehenden Einspurtunnels (Albis und Zimmerberg), das zukünftige Angebot Fernverkehr und S-Bahn Zürich sind die ausschlaggebenden Kriterien, ob eine entsprechende Realisierung möglich wird.