

Nr. 2778.1

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Öffentlicher Verkehr: ZVB-Buslinie 5, Angebotsbeschluss gemäss § 2 Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission Nr. 2778.1 vom 30. Januar 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Grossen Gemeinderates der Stadt Zug erstatte ich Ihnen gemäss den §§ 13 und 20 GSO folgenden Bericht:

I Ausgangslage

Ich verweise auf den Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 2778 vom 15. November 2022.

II Ablauf der Kommissionsarbeit

Die GPK behandelte die Vorlage an ihrer ordentlichen Sitzung in Sechser-Besetzung und in Anwesenheit von Stadträtin Barbara Gysel, Vorsteherin Departement SUS, Stadtrat Urs Raschle, Vorsteher Finanzdepartement sowie Andreas Rupp, Finanzsekretär. Auf die Vorlage wurde usanzgemäss eingetreten. Ein Mitglied der GPK war für die Sitzung vom 30. Januar 2023 entschuldigt.

III Erläuterungen der Vorlage

Die zuständige Stadträtin erläutert zur Vorlage: Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Zug sowie auf städtischer Ebene das Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs bilden die Rechtsgrundlage, um Zusatzangebote des öffentlichen Verkehrs einzukaufen. Dies immer auf Kosten des Leistungsbestellers, in diesem Fall der Stadt Zug. Ein Zusatzangebot bei der Standseilbahn Schöneegg – Zugerberg wurde bereits seit längerem festgelegt. Nun soll dieser Angebotsbeschluss um zusätzliche Leistungen der ZVB-Buslinie 5 ergänzt werden. Die Buslinie 5 verkehrt zwischen Bahnhof Zug und Walchwil. Seit der Sanierung der gesamten Bahnstrecke am Zugersee Ost verkehrt die Buslinie 5 nur noch im Stundentakt. Nun haben sich Anwohnerinnen und Anwohner beim Stadtrat gemeldet und den Wunsch geäussert, die Frequenz wieder auf einen Halbstundentakt zu erhöhen. Dies käme insbesondere den Quartieren Räbmatt und Steinibach zugute. Selbstverständlich würden auch alle Personen profitieren, die nach Walchwil reisen möchten.

Was hat der Stadtrat bisher in dieser Angelegenheit gemacht? Das Departement SUS hat bei der ZVB dazu eine Offerte eingeholt. Für zusätzliche Kurse (Halbstundentakt) während der Hauptverkehrszeit (HVZ, 6:00 bis 9:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr) auf der Originalstrecke der Buslinie 5 vom Bahnhof Zug nach Walchwil Bahnhof und zurück, betragen die Kosten CHF 155'000.00 für ein Jahr.

Die Gemeinde Walchwil wurde angefragt, ob sie sich an den diesbezüglichen Kosten beteiligen würde? Diese Anfrage betreffend Kostenbeteiligung wurde vom Gemeinderat Walchwil allerdings leider negativ beantwortet. Weiter wurde durch die ZVB eine detaillierte Passagieranalyse durchgeführt, die im Bericht des Stadtrates abgebildet ist. Diese hat ergeben, dass das Zusatzangebot zum jetzigen Stand nur relativ wenige Personen betreffen würde, dass man aber trotzdem am Angebot festhalten will. Dies auch in der Hoffnung, dass der Kanton Zug den Halbstundentakt in das eigene Angebot überführt – was nicht selten der Fall ist –, wenn das Angebot mehr genutzt wird.

Darum hat der Stadtrat vorgeschlagen – wohlwissend, dass das verhältnismässig ein hoher Aufwand ist –, das Angebot mit Halbstundentakt werktags während der Hauptverkehrszeit zu schaffen.

Der nächste Schritt liegt nun beim GGR, weil die entsprechende Verordnung vorsieht, dass der GGR über die Zusatzangebote beschliesst. Der Beschluss gilt dann in der Regel für zwei Jahre. Der Stadtrat schlägt vor, die Buslinie 5 wie folgt zu ergänzen: Halbstundentakt von Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeiten (6:00 bis 9:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr). Damit würde man auch ausprobieren, wie sich die Nachfrage nach Einführung des Halbstundentaktes entwickeln wird und ob das Angebot mehr genutzt werden würde.

Der GPK-Präsident ergänzt, dass der Betrag bereits im Budget 2023 auf Seite 63 unter dem Konto „Betriebsbeitrag öffentlicher Verkehr“ (KST 5700 Kto. 3634.57) eingestellt ist. In diesem Fall geht es aber nicht um die Höhe des Betrages, sondern darum, dem Stadtrat die Ermächtigung zu geben, die Standseilbahn Schöneegg – Zugerberg und die ZVB-Buslinie 5 in den Angebotsbeschluss aufzunehmen.

Die Vorsteherin des Departementes SUS präzisiert, dass die Standseilbahn Schöneegg – Zugerberg heute nicht zur Diskussion steht, sondern dieser Zusatz bereits beschlossen ist und weiterläuft. In rechtlicher Hinsicht handelt es sich um einen Spezialfall. Jedes Jahr werden die Zusatzangebote öffentlich ausgeschrieben. Deswegen kommt das Zusatzangebot für die Standseilbahn Schöneegg – Zugerberg im GGR - Beschluss vor, ist aber nicht Gegenstand der aktuellen Erneuerung.

IV Beratung

Fragen und Bemerkungen aus der Kommission

Ein Mitglied stellt fest, dass in Tabelle 1 der Vorlage nur die Statistik zu den Haltestellen Rigiblick, Räämatt und Murpflü vorhanden ist. Für die Walchwiler Stationen und den Bahnhof sind die Zahlen nicht ersichtlich. Wenn aber in Walchwil viele Personen ein- und aussteigen, ist die Chance besser, dass der Kanton Zug den Halbstundentakt zu einem späteren Zeitpunkt wieder in den kantonalen Leistungsumfang integriert. Es ist nicht nur für die Stadt Zug wichtig, wie die Zahlen bei den drei aufgeführten Haltestellen sind.

Die Vorsteherin des Departementes SUS geht davon aus, dass die gesamte Strecke analysiert wurde. Sie kann aber über die statistischen Zahlen in Walchwil ad hoc nicht Auskunft geben. Vielleicht habe der Vorsteher des Finanzdepartementes (ehemaliger Vorsteher des Departementes SUS) die Analyse?

Der Vorsteher des Finanzdepartementes führt dazu aus: Die grosse Thematik ist, dass mit Wiedereröffnung der Stadtbahnlinie S2, die im Halbstundentakt fährt, die Buslinie 5 kaum noch benutzt wird. Der Bus wird wirklich fast nur noch an diesen Stationen benutzt. Vor allem die Räämatt ist betroffen.

Er erläutert, dass er sich persönlich enorm für die Beibehaltung des Halbstundentakts bei der Buslinie 5 eingesetzt habe. Die Stadt Zug ist in dieser Thematik aber gegen zwei Windmühlen angetreten, die Gemeinde Walchwil und den zuständigen Regierungsrat aus Walchwil. Das Quartier Räbmatt hat aber sehr bald den Wunsch geäußert, den Halbstundentakt wieder einzuführen. Der nun vorliegende Vorschlag ist ein Kompromiss. Der Halbstundentakt soll nicht den ganzen Tag eingeführt werden, denn das wäre zu teuer. Aber in den Morgen- und Abendstunden sieht der Stadtrat durchaus einen Nutzen. In Walchwil selber steigen tatsächlich nicht mehr viele Personen ein, respektive sie benützen den Ortsbus. Darum sind die Zahlen in Walchwil sehr unterschiedlich.

Frage: Wird demnach mit Zustimmung des GGR zum Angebotsbeschluss der Ortsbus in Walchwil auch gleich noch ein bisschen ausgebaut ...?

Antwort: Ja, deshalb wurde ein Antrag an den Gemeinderat von Walchwil betreffend einer gemeindlichen Kostenbeteiligung gestellt. Jedoch hat sich der Gemeinderat von Walchwil mehrmals entschuldigt, dass er sich nicht finanziell beteiligen kann, weil der Kanton Zug und der Kanton Schwyz kein Geld mehr für eine Buslinie nach Arth sprechen. Wenn die Walchwiler Geld zahlen würden, dann zuerst an eine Linie nach Arth, weil die Walchwiler anscheinend in Arth und Goldau ihre Einkäufe machen. Aber ja, Walchwil würde auch davon profitieren.

Frage: Wie ging die Evaluation vonstatten und wurden Spezialbefragungen oder nur die normalen Befragungen durchgeführt?

Antwort: Sowohl die ordentlichen Befragungen dienten als Grundlage, aber auch wurden Spezialbefragungen gemacht.

Ein Mitglied ist der Ansicht, dass vor allem wichtig ist, nach zwei Jahren zu analysieren, was das Zusatzangebot gebracht hat. Denn heruntergebrochen auf den Fahrgast ist es seines Erachtens ein enorm hoher Betrag, der für das Zusatzangebot aufgewendet wird.

Der GPK-Präsident fügt an, dass es auch eine weitere Variante gäbe, die allerdings nicht zur Diskussion steht. Man könnte im betroffenen Quartier Taxigutscheine verteilen.

Ein anderes Mitglied ist der Meinung, dass man es als Mischrechnung ansehen und nicht auf den einzelnen Fahrgast herunterrechnen sollte. Zudem müsse ein Halbstundentakt jeder und jedem zur Verfügung stehen. Den Halbstundentakt während den Hauptzeiten erachtet er als guten Kompromiss.

Frage: Wäre die Lösung nicht die Planung einer S-Bahn-Haltestelle am Standort Räbmatt gewesen oder könnte dies in Zukunft noch sein?

Antwort: Mit dieser Idee liegt man richtig. Das wäre eine Lösung gewesen. Jedoch wurde diese Thematik lange diskutiert und ist im Moment kein Thema mehr, da der Zeitpunkt für diesen Ausbau verpasst wurde.

Der GPK-Präsident verweist diesbezüglich auf die Komplexität der Planungen, sobald der öffentliche Verkehr auf der Schiene betroffen ist.

Ein weiteres Mitglied findet schade, dass Walchwil sich nicht beteiligen will. Man geht davon aus, dass mehr Personen auf den Bus umsteigen werden, sobald es einen Halbstundentakt gibt. Im Moment ist der Bus einfach keine gute Alternative, wenn er nur im Stundentakt fährt. Weil nicht alle den Bahnhof so einfach erreichen, da sie zu weit weg sind, ist es durchaus möglich, dass die Passagierzahlen mit Einführung des Halbstundentakts steigen werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass aktuell die Buslinie 5 parallel mit der Buslinie 3 verkehrt. Wenn man diese zwei Buslinien um ein paar Minuten verschieben könnte, würden die Passagiere sich wohl ebenfalls noch mehr verteilen. Denn in den Stosszeiten verpasst der 3er-Bus vielfach den Anschluss an den Zug, weil der Stau stadteinwärts nicht berechenbar ist. Wenn der 5er-Bus noch dazwischen wäre, hätte man eine gewisse Sicherheit, dass man den Zug auch zu Stosszeiten erreicht.

Der GPK-Präsident findet diesen Hinweis, dass eine zukünftige Optimierung der beiden bestehenden Linien 3 und 5 angezeigt wäre, sehr wichtig.

Der GPK-Präsident fügt als weiteres Argument an, dass der SUV-Anteil in Walchwil nicht gering sein wird. Deshalb ist es sinnvoll antizyklisch vorzugehen: Genau dort muss der öffentliche Verkehr hingebacht werden, damit eine Alternative zum Auto vorzufinden ist. Wenn der ÖV unattraktiv gemacht wird, dann werden die Autos noch mehr benutzt.

Die Vorsteherin des Departementes SUS fügt an, dass dies ein wichtiges Argument ist, dass auch in der Verkehrskommission genannt wurde. Viele Personen sind auf den motorisierten Individualverkehr umgestiegen, weil nur ein Stundentakt vorhanden ist.

Ein anderes Mitglied regt an, dass eine Option wäre, nicht alle Haltestellen anzufahren. Dies im Sinne eines Schnellbusses von Walchwil bis in die Rämatt. Damit würde der Bus attraktiver und die Stadt Zug müsste nicht die Stationen in Walchwil zahlen.

Der Vorsteher des Finanzdepartementes führt aus, dass die Stadt Zug nur die Stationen auf Gemeindegebiet zahlt. Der Bus muss auch die Haltestellen auf Walchwiler Boden anfahren und Walchwil zahlt pro Haltestelleneinfahrt. Dieses Geld geht aber an den Kanton Zug.

Die Vorsteherin des Departementes SUS verweist auf das Fehlen der SDG-Symbole in der Vorlagen-Version des GGR-Sitzungs-Apps.

Beratung Beschlussentwurf

Ein Mitglied vermisst im Beschlussentwurf eine Befristung. Im Beschluss wird für ihn nicht ersichtlich für wie lange das Angebot bestellt wird.

Die Vorsteherin des Departementes SUS erläutert, dass das Angebot grundsätzlich für ein Jahr bestellt wird. Die Praxis sei, dass das Angebot jeweils für zwei Jahre läuft, es wird aber jährlich ausgeschrieben.

Dem Mitglied fehlt dennoch im Beschluss eine Befristung, denn in der vorliegenden Form handle es sich um einen unbefristeten Beschluss. Der GGR wird zwar jährlich mittels Publikation in Kenntnis gesetzt, fasst aber nicht jährlich einen neuen Beschluss.

Die Vorsteherin des Departementes SUS geht davon aus, dass der GGR mit der Behandlung im Budget jährlich indirekt neu beschliesst.

Antrag auf Befristung

Das Mitglied erachtet diesen indirekten Beschluss über die Behandlung im Budget als zu vage. Es stellt den Antrag, eine Befristung auf zwei Jahre einzuführen. Seines Erachtens müsste diese Befristung unter Ziff. 1 b) aufgenommen werden.

Der GPK-Präsident erachtet die Befristung als einen berechtigten Einwand. Er würde allerdings Ziff. 1 a) betreffend Standseilbahn ebenfalls in die Befristung aufnehmen. Jedoch ist seines Erachtens noch die Frage zu klären, ob eine Befristung auf zwei Jahre zu kurz ist. Er schlägt eine Befristung auf vier Jahre vor.

Die Vorsteherin des Departementes SUS findet den Input einer Befristung berechtigt, gibt aber zu bedenken, ob wirklich zwingend im Rahmen des GGR eine Evaluation stattfinden muss. Denn wenn man zum Schluss kommt, dass das Angebot sich lohnt, dann muss der Beschluss neu gefasst werden und der Zeitraum ist allenfalls relativ eng, weil es einen Vorlauf braucht, bis der rechtsgültige Beschluss vorliegt.

Der GPK-Präsident ist der Ansicht, dass die zuständige Stadträtin dann dafür besorgt sein muss, dass die Vorlage rechtzeitig vor Auslaufen des Beschlusses in den GGR kommt. Der Vorteil eines erneuten Beschlusses ist, dass man sich frühzeitig überlegen muss, wie die Ergebnisse gemessen und kontrolliert werden sollen.

Ein Mitglied begrüsst die Befristung, weil der Angebotsbeschluss damit wieder in den GGR kommt und nicht nur im Budget erscheint. Aufgrund der von der Vorsteherin des Departementes SUS erwähnten Vorlaufzeit wäre eine Befristung auf vier Jahre nicht falsch.

Die Vorsteherin des Departementes SUS macht beliebt, dass das Angebot aber nicht zwingend vier Jahre dauern muss, falls man zum Schluss kommt, dass das Angebot sich nicht lohnt. Der passende Wortlaut wäre noch auszuformulieren.

Umfrage Befristung

Der GPK-Präsident macht eine Umfrage, wer dem Vorschlag einer Befristung grundsätzlich zustimmen kann.

Abstimmung

Die GPK stimmt dem Vorschlag einer Befristung mit 6:0 Stimmen zu.

Dauer der Befristung

Der GPK-Präsident lässt die GPK darüber abstimmen, ob eine Befristung auf zwei oder vier Jahre festgelegt werden soll.

Der GPK-Präsident findet, es brauche etwas Zeit und darum eine Befristung auf vier Jahre.

Ein Mitglied sieht in einer Befristung auf zwei Jahre den Vorteil, dass die Vorlage dann in der gleichen Legislatur nochmal in den GGR kommt.

Der GPK-Präsident ist der Meinung, dass die Vorlage auch früher in den GGR gebracht werden kann, falls das Angebot aufgehoben werden soll.

Abstimmung

Die GPK stimmt mit 4:2 Stimmen für eine Befristung auf vier Jahre.

Belassung Standseilbahn (Schöneegg – Zugerberg) im Beschlussentwurf

Ein Mitglied versteht nicht, warum die Standseilbahn Teil des Beschlusses ist. Einzig, man will dieses Angebot auch in vier Jahren erneut beschliessen?

Der GPK-Präsident befürwortet das Belassen der Standseilbahn, damit auch darüber erneut beschlossen werden kann. Dieser Beschluss also auch befristet ist. Er lässt die GPK darüber abstimmen, ob die Ziffer 1 a) und 1 b) im Beschlussentwurf belassen und somit beide Angebote auf vier Jahre befristet werden sollen.

Abstimmung

Die GPK stimmt mit 3:3. Der Kommissionspräsident fällt den Stichentscheid, dass beide Angebote im Beschlussentwurf belassen und auf vier Jahre befristet werden sollen.

V Zusammenfassung

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen und in Kenntnis des Berichts und Antrages des Stadtrates Nr. 2778 vom 15. November 2022 empfiehlt die GPK die Vorlage einstimmig mit 6:0 Stimmen zur Annahme.

VI Antrag

Die GPK beantragt Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- beim Beschluss Punkt 1 eine Befristung von vier Jahren festzulegen mit folgendem Wortlaut: «Gestützt auf § 2 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (BGS 751.31) werden folgende Zusatzangebote des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zug **für die Jahre 2023 bis 2026** festgelegt», und
- den vorliegenden Angebotsbeschluss gemäss § 2 des Reglements über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs zu verabschieden.

Zug, 16. Februar 2023

Für die Geschäftsprüfungskommission
Philip C. Brunner, Kommissionspräsident