

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Interpellation der Fraktion FDP.Die Liberalen Stadt Zug vom 6. Juni 2017 betreffend ÖV und ZFA-Reform 2018

Antwort des Stadtrats vom 19. September 2017

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. Juni 2017 hat die Fraktion FDP. Die Liberalen Stadt Zug die Interpellation „ÖV und ZFA-Reform 2018“ eingereicht. Sie stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Frage 1

Welche Strategie betreibt der Stadtrat bei der ZFA-Reform 2018?

Antwort

Der Stadtrat setzt sich für das sogenannte AKV-Prinzip ein. Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit einer bestimmten Aufgabenerfüllung sollen, wenn möglich auf der gleichen Staatsebene wahrgenommen werden. Bei der Umsetzung dieser Strategie geht es auch um die Zuteilung von Zentrumslasten welche fairer und systematischer auf die anderen Zuger Gemeinden verteilt werden sollen.

Frage 2

Hat sich der Stadtrat bezüglich der ZFA-Reform in allen Bereichen ausreichend Verbesserungspotenzial ausgeschöpft?

Antwort

Die vom Regierungsrat am 17. März 2015 beschlossenen Massnahmen des Entlastungsprogramms 2015 - 2018 wurden von den Gemeindevertretern stark hinterfragt. Auf Antrag der Gemeinden wurden die darin vorgesehenen Massnahmen mit direkten Lastenverschiebungen an die Gemeinden ausgesetzt. Die Gemeinden haben sich aber bereit erklärt, sich an Stelle der Umsetzung der sistierenden Massnahmen ab 2017 während zwei bis fünf Jahren mit einem Solidaritätsbeitrag von CHF 18 Millionen pro Jahr am Entlastungsprogramm zu beteiligen. An diese Beitragszahlung wurde die Bedingung geknüpft die Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden im Rahmen des neuen Projekts «ZFA Reform 2018» zu überprüfen und anzupassen.

Im Februar 2016 genehmigte der Regierungsrat den Projektauftrag. Danach identifizierten sieben themenbezogene Arbeitsgruppen die Aufgaben, welche neu geregelt werden sollen, und leiteten daraus Massnahmen ab. Im Oktober 2016 legten die Arbeitsgruppen Listen der geprüften Massnahmen mit ihren Empfehlungen bezüglich Umsetzung vor. Folgende Arbeitsgruppen sind bereits bestimmt und führen ihre Arbeit weiter:

1. Migration/Asyl/Integration
2. Bildung
3. Wirtschaft/Tourismus/öffentlicher Verkehr
4. Natur/Infrastruktur BD
5. Sicherheit/Justiz
6. Gesundheit/Soziales
7. Finanzen FD
8. Sport/Kultur
9. Wahlen/Abstimmungen/Gemeinderecht

Durch die Ablehnung des kantonalen Pakets 2 des Entlastungsprogrammes 2015 - 2018 am 27. November 2016 vom Stimmvolk und der Unternehmenssteuerreform III an der Urne im Februar 2017 sowie aufgrund der zwischenzeitlichen Weiterentwicklung der Arbeiten am Projekt «Finanzen 2019» haben sich die Rahmenbedingungen verändert, was auch Änderungen am Projektauftrag erforderte. Inzwischen hat der Projektausschuss getagt und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen und explizit zur Methodik verabschiedet. Dem angepassten Projektauftrag stimmten die Gemeinden bis Ende Juni 2017 und der Regierungsrat am 6. Juli 2017 zu. Die ersten beiden Ziele aus dem Projektauftrag vom 3. Februar 2016 sollen weiterverfolgt werden:

1. Handlungsspielraum erhöhen bei Kanton und Gemeinden durch vermehrte Anwendung des AKV-Prinzips, insbesondere bei Verbundaufgaben (AKV = Aufgaben - Kompetenz - Verantwortung)
2. Effizienz verbessern und Synergien nutzen in der Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden

Mitarbeitende der Stadt Zug sind entsprechend in den Arbeitsgruppen vertreten und bringen die Anliegen der Stadt Zug ein.

Frage 3

Wie sieht das Vorgehen explizit im Bereich «Öffentlicher Verkehr» aus?

Antwort

Das Thema Öffentlicher- und Touristischer-Verkehr wurde im Rahmen des Projektes ZFA Reform 2018 an die Arbeitsgruppe Wirtschaft/Tourismus/Öffentlicher Verkehr adressiert. Diese erarbeitete Vorschläge für verschiedene Massnahmen, welche derzeit validiert werden. Da dieser Prozess noch in Arbeit ist und die Projektsteuerungsgremien (zusammengestellt aus Vertretern der Gemeinden und des Kantons) den Massnahmenkatalog noch nicht analysieren konnten, ist es zum aktuellen Zeitpunkt zu früh über einzelne Ideen zu informieren. Im Juli 2018 wird die Vernehmlassung durch den Kanton eröffnet.

Frage 4

Wäre der Stadtrat bereit, sich für eine neue Umsetzung der Finanzierung einzusetzen? Wäre er namentlich bereit,

- a) die Gemeindebeiträge (Haltestellenabfahrten) komplett zu streichen, und dafür eine Einbusse in der Kontrolle in Kauf zu nehmen?
- b) sich bei den anderen Gemeinden dafür einzusetzen, es der Stadt gleich zu tun?
- c) sollten die anderen Gemeinden nicht mitmachen, wäre der Stadtrat bereit, diese Strategie im Alleingang durchzuführen?

Antwort

Der Stadtrat wäre bereit, sich für eine neue Umsetzung der Finanzierung im Öffentlichen Verkehr einzusetzen.

- a) Der Wegfall der heutigen Finanzierung über die Anzahl Haltestellenabfahrten würde sehr begrüsst, da sie für die Stadt Zug, mit ihrer grossen Anzahl Haltestellen im Dienste der Busbenutzerinnen und Busbenutzer auf dem Stadtgebiet, eine grosse finanzielle Entlastung bringen würde. Heute ist es so, dass die Stadt Zug beispielsweise für die Buslinie Nr. 5 nach Walchwil mehr Geld ausgibt (CHF 243'831.00) als die Gemeinde Walchwil (CHF 135'311.00) für ihre "eigene" Linie. Dies darum, weil auf dem Zuger Stadtgebiet mehr Haltestellen bedient werden als auf dem Gemeindegebiet von Walchwil. Dabei bräuchten die Stadtzugerinnen und Stadtzuger diese Haltestellenhalte nicht zwingend, da ja auch die städtischen Buslinien im Pulk hintereinander herfahren und die gleichen Haltestellen bedienen. Punkto Mitspracherecht sieht es so aus, dass die zuständige Direktion des Kantons Zug mit den Gemeinden zwar in ständigem Kontakt ist und diese im Rahmen des Fahrplanverfahrens, gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr, jeweils anhört. Trotzdem haben die Gemeinden letztlich aber nur einen beschränkten Einfluss auf die tatsächlichen Angebotsbestellungen des Kantons, was auch auf dessen hohen Spardruck zurück zu führen ist. Aus Gemeindesicht wäre zu begrüssen, dass die Gemeinden über das vom Kanton Zug festgelegte Angebot hinaus zusätzliche Leistungen einkaufen könnten, sofern dies gewünscht wird.
- b) Ja, der Stadtrat ist bereit, sich bei den anderen Gemeinden für eine Ablösung des heutigen Systems einzusetzen.
- c) Ja, der Stadtrat wird sich, wie bereits erwähnt, für die Ablösung des heutigen Systems einsetzen. Massgebend ist aber letztlich das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007, welches die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs regelt. Dieses müsste also zuerst durch den Kantonsrat angepasst werden. Eine Umsetzung dieser Strategie im Alleingang ist somit nicht möglich.

Frage 5

Grosses Sparpotenzial sehen wir bei der Zugerbergbahn, bei welcher klar die Stadt Zug die Hauptlast trägt. Die Stadt Zug erhält hier nie den Nutzen, für den sie aufkommt. Zwar finanziert die Stadt Zug abzüglich der Kantonsbeiträge die Zugerbergbahn, benützt wird sie aber sicherlich von den meisten Zuger Gemeinden im gleichen Rahmen. Ist der Stadtrat bereit und gewillt, mit den anderen Gemeinden Verhandlungen über Beiträge zu führen, welche zu einer gemeinsamen und fairen Lösung führen?

Antwort

Selbstverständlich ist der Stadtrat bereit, mit anderen Gemeinden das Gespräch zu suchen. Voraussetzung dazu ist aber, wie erwähnt, eine Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr in Bezug auf die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug, welche vom Regierungsrat bzw. vom Kantonsrat ausgehen muss.

Frage 6

Wie beurteilt er die momentane Situation im Herti, wo es drei Bushaltestellen gibt, welche lediglich einen Häuserblock umfahren?

Antwort

Der besagte Häuserblock wird durch die Buslinie 11 umfahren. Die vom Stadtzentrum kommenden Busse verkehren dabei via Strasse "An der Lorze" zur Bushaltestelle "Schulhaus Herti". Von dort fahren sie weiter zur Bushaltestelle "Eichwaldstrasse" und bringen die Passagiere dann zur Endhaltestelle an der St. Johannesstrasse. Auf der Rückfahrt ins Stadtzentrum wird im Quartier Herti nur noch die Bushaltestelle "Eichwaldstrasse" auf der Allmendstrasse bedient. Diese Linienführung im Gebiet An der Lorze/Eichwaldstrasse entspricht einem Mehrheitswunsch der dortigen Bevölkerung und war in vergangenen Jahren Gegenstand von zahlreichen Abklärungen. Auf dem Nachhauseweg sind die Gehdistanzen von den Bushaltestellen kürzer. Bei der Fahrt ins Stadtzentrum wurde der schnellere, direkte Weg gewählt. Dies auch deshalb, weil damit ein Fahrzeug im Umlauf eingespart werden kann, was einen grossen Kostensprung verhindert. Die aktuelle Situation ist somit zweckmässig.

Frage 7

Ist das Projekt «Bushof bei der Dammstrasse» immer noch ein Thema und falls Ja, wie sieht der momentane Stand der Planung aus?

Antwort

Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) und das Baudepartement der Stadt Zug haben in den Jahren 2014 und 2015 Evaluationen für einen Bushof Bahnhof Zug vorgenommen. Diese fundierte Auslegeordnung zeigt auf, dass ein Bushof im Westen des Bahnhofs eine sehr flächenintensive Anlage darstellen würde, die praktisch die gesamte Landfläche zwischen der Dammstrasse und dem zukünftigen Geleise 8 beanspruchen würde.

Der Stadtrat verfolgt die Planung eines Bushofes West aus den nachfolgenden Gründen nicht weiter: Die mittel- bis langfristigen Planungen zeigen auf, dass mit dem nächsten Ausbauschnitt der SBB (etwa 2035) die heutige Ausrichtung des Busfahrplans auf den Halbstundentakt der SBB obsolet wird, da deutlich mehr Fernzüge pro Stunde angeboten werden. Dies hat zur Folge, dass die Busse am Bahnhof nur noch kurz anhalten. Sie verweilen dort nicht mehr, um auf die Ankunft des nächsten Schnellzugs zu warten. Dies bedeutet, dass es voraussichtlich beidseitig des Bahnhofs (Ost und West) Bushaltestellen benötigen wird, jedoch nur mit wenigen Halteketten. Diese können entlang der Baarerstrasse bzw. der Dammstrasse erstellt werden. Einen eigentlichen Busbahnhof braucht es aus Sicht des Stadtrats nicht unbedingt. Diese Konzeption hat den Vorteil, dass im Westen des Bahnhofs genügend Flächen für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velos), sowie den motorisierten Individualverkehr (mIV) und die Anlieferung der Geschäfte zur Verfügung gestellt werden können.

Auf die Erstellung eines eigentlichen Bushofes West, der hohe Investitionen nach sich ziehen und aufgrund der beengten Verhältnisse keine Erweiterungsmöglichkeiten zulassen würde, soll folglich verzichtet werden. Das wäre eine unflexible und nicht zukunftsorientierte Lösung.

Der Stadtrat steht mit den kantonalen Ämtern und der SBB in Kontakt. Aktuell wird eine Ausleageordnung erstellt, wie die diversen Flächen um den Bahnhof Zug langfristig genutzt werden können. Parallel dazu läuft die Planung für die neue Personenunterführung Guthirt zwischen der Inneren Güterstrasse und dem LG-Areal.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 19. September 2017

Dolfi Müller
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation der Fraktion FDP.Die Liberalen Stadt Zug vom 6. Juni 2017 betreffend ÖV und ZFA-Reform 2018

Die Vorlage wurde vom Finanzdepartement in Zusammenarbeit mit dem Baudepartement und dem Departement SUS verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat Karl Kobelt, Departementsvorsteher, Tel. 041 728 21 21.