

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 7. April 2020

Das Wichtigste im Überblick

Auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 trat das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) in Kraft. Der Kanton legt nach Rücksprache mit den Gemeinden das Angebot des öffentlichen Verkehrs fest (§ 2 Abs. 1 GöV). Die Gemeinden können, gestützt auf § 2 Abs. 3 GöV, über das vom Kanton festgelegte Angebot hinaus Leistungen bei den Transportunternehmungen bestellen (Satz 1). Bis anhin hat die Stadt Zug von dieser Möglichkeit lediglich bei der Zugerbergbahn Gebrauch gemacht. Derzeit besteht dazu, historisch bedingt, eine ungenügende Rechtslage. In der Vergangenheit wurden sowohl die Übernahme des Betriebsdefizits als auch der Einkauf von zusätzlichen Transportleistungen jeweils über einen entsprechenden Budgetkredit des Grossen Gemeinderates finanziert. Ein Budgetkredit allein gilt jedoch nicht als ausreichende Rechtsgrundlage, um eine Ausgabe zu tätigen. Hierfür braucht es, gestützt auf § 27 Abs. 1 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons und der Gemeinden vom 31. August 2006 (Finanzhaushaltgesetz, FHG; BGS 611.1), entweder ein einschlägiges kantonales Gesetz, ein allgemeinverbindliches Gemeindereglement oder einen entsprechenden Verpflichtungskredit des Grossen Gemeinderates. Mit der Schaffung des Vorliegenden Reglements wird diesem Umstand nun Rechnung getragen. Das neue "Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs" wird hiermit dem Grossen Gemeinderat der Stadt Zug vorgelegt. Dieses soll den Bestellprozess für allfällig zusätzlich durch die Stadt Zug bestellte Transportleistungen im öffentlichen Verkehr, unter Berücksichtigung der Finanzverordnung der Stadt Zug, abschliessend regeln und damit neu die Rechtsgrundlage dazu schaffen. Das neue Reglement vereinigt die Möglichkeit zur politischen Mitsprache durch das Parlament bzw. durch die Stimmberechtigten im Falle eines Referendums mit der notwendigen zeitlichen Flexibilität bei der Bestellung der konkreten zusätzlichen Transportleistungen.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen hiermit eine Vorlage zu einem Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs. Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

- 1. Ausgangslage**
 - 1.1 Die Finanzierung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen**
 - 1.2 Die Zugerbergbahn**
 - 1.3 Der Gemeinderatsbeschluss Nr. 166 vom 4. November 1969**
 - 1.4 Von der Übernahme des Betriebsdefizits zum Einkauf von zusätzlichen Transportleistungen**
 - 1.5 Keine ausreichende Rechtsgrundlage für weitergehende Leistungen an Trägerschaften des öffentlichen Verkehrs**

- 2. Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Finanzierung von zusätzlichen Transportleistungen**
 - 2.1 Verwaltungsinterne Vorarbeiten**
 - 2.2 Bestellverfahren nach dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung**
 - 2.3 Wahl des Finanzierungssystems**
 - 2.4 Erlass eines Reglements über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs**
 - 2.5 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

- 3. Antrag**

- 1. Ausgangslage**

- 1.1 Die Finanzierung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen*

Auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 trat das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) in Kraft. Nach § 1 Abs. 1 GöV sorgen Kanton und Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zug. Der Kanton legt nach Rücksprache mit den Gemeinden das Angebot des öffentlichen Verkehrs fest (§ 2 Abs. 1 GöV). Die Gemeinden können, gestützt auf § 2 Abs. 3 GöV, über das vom Kanton festgelegte Angebot hinaus Leistungen bei den Transportunternehmungen bestellen (Satz 1). Bis anhin hat die Stadt Zug von dieser Möglichkeit lediglich bei der Zugerbergbahn Gebrauch gemacht. Es wäre jedoch möglich, zusätzliche Busangebote über das vom Kanton bestellte Angebot hinaus zu bestellen, wenn dies von der Bevölkerung der Stadt Zug gewünscht wird und die kantonalen Buslinien dadurch nicht konkurrenziert werden. Das neue "Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs" wird hiermit dem Grossen Gemeinderat der Stadt Zug vorgelegt. Dieses soll den Bestellprozess für allfällige derartige Zusatzangebote, unter Berücksichtigung der Finanzverordnung der Stadt Zug, abschliessend regeln. In der Folge gehen wir exemplarisch auf die Zugerbergbahn ein. Hier fehlte bisher die Rechtsgrundlage zur Finanzierung von zusätzlichen Seilzügen, die über das vom Kanton bestellte Angebot hinausgehen. Es ist dem Stadtrat von Zug ein wichtiges Anliegen, diese Rechtsgrundlage nun zu schaffen.

1.2 Die Zugerbergbahn

Die Standseilbahn Schöneegg-Zugerberg wurde im Jahr 1907 eröffnet. Für deren Betrieb ist seither die Zugerbergbahn AG verantwortlich. Die Zugerbergbahn AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Zug. Sie verfügt über ein Aktienkapital von CHF 600'000.00. Mehrheitsaktionärin der Zugerbergbahn AG ist die Stadt Zug mit einem Aktienanteil von 52.2 % bzw. mit 625 Aktien. In dieser Rolle übernahm die Stadt Zug seit 1967 das Betriebsdefizit der Zugerbergbahn AG.

1.3 Der Gemeinderatsbeschluss Nr. 166 vom 4. November 1969

Mit Beschluss Nr. 166 vom 4. November 1969 verabschiedete der Grosse Gemeinderat von Zug eine Kreditvorlage betreffend die baulichen und betrieblichen Neuinvestitionen der Zugerbergbahn und Bus AG auf Zugerberg, Finanzierung und Defizitdeckung. Gegenstand dieses Beschlusses waren u.a. folgende finanzielle Leistungen der Stadt Zug:

Bedingt rückzahlbare Subvention	CHF	2'000'000.00
A-fonds-perdu-Beitrag	CHF	530'000.00
Defizitgarantie für die Aufrechterhaltung des Betriebs		
Abschreibungskosten Seilbahn	CHF	60'000.00
Betriebsdefizitgarantie	CHF	130'000.00
Total Maximum pro Jahr	CHF	190'000.00

Dieser Beschluss wurde von den Stimmberechtigten der Stadt Zug an der Urnenabstimmung vom 14. Dezember 1969 angenommen.

1.4 Von der Übernahme des Betriebsdefizits zum Einkauf von zusätzlichen Transportleistungen

In den Folgejahren stiegen die von der Stadt Zug getragenen Betriebsdefizite kontinuierlich an. Bis ins Jahr 2007 kletterte dieser Betrag auf jährlich CHF 562'000.00. Mit dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr per Ende 2007 ging bei der Finanzierung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs ein Systemwechsel einher: Nach § 1 Abs. 1 GöV sorgen Kanton und Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zug. Der Kanton legt nach Rücksprache mit den Gemeinden das Angebot des öffentlichen Verkehrs fest (§ 2 Abs. 1 GöV). Der Kantonsrat bezeichnet durch einfachen Beschluss die Bahnhaltstellen und Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (§ 4 Abs. 1 Bst. a GöV). Seit dem entsprechenden Kantonsratsbeschluss vom 30. November 2006 (vgl. BGS 751.314) ist die Station „Schöneegg“ als Knotenpunkt festgelegt und die Standseilbahn Schöneegg – Zugerberg in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden. Dem Protokoll des Kantonsrates vom 30. November 2006 (S. 2319 ff.) sowie dem Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr vom 7. September 2006 (S. 6 ff.) kann entnommen werden, dass die Standseilbahn Schöneegg – Zugerberg damit zum Grundangebot des öffentlichen Verkehrs gehört. Das Grundangebot wird nach § 1 Abs. 2 Bst. a GöV definiert, wonach der öffentliche Verkehr eine auf die Verteilung und Dichte der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze ausgerichtete Erschliessung und Bedienung aller Gemeinden zu gewährleisten hat. Der Regierungsrat hat in der Folge, gestützt auf § 4 Abs. 2 Bst. a GöV, mit Beschluss vom 27. November 2007 die Standseilbahn Schöneegg – Zugerberg als Linie des öffentlichen Verkehrs definiert. Gestützt auf diese Debatte im Kantonsrat bestellt der Kanton täglich neun Kurspaare (Seilzüge). Diese werden vor allem von Schülerinnen und Schülern des Instituts Montana genutzt. Wie erwähnt,

kann die Stadt Zug aber über das vom Kanton bestellte Angebot hinaus zusätzliche Leistungen bestellen und finanzieren (§ 2 Abs. 3 GöV). Seit Inkrafttreten des GöV macht der Stadtrat von Zug bei der Zugerbergbahn von dieser Möglichkeit Gebrauch und bestellt von Montag bis Freitag zusätzlich 27 Kurspaare (Seilzüge) sowie samstags und sonntags jeweils 25 Kurspaare oder Seilzüge. Diese zusätzlichen Seilzüge kommen insbesondere Erholungssuchenden zu Gute, die tagsüber auf den Zugerberg wollen. Damit kommt der Stadtrat von Zug dem erwähnten § 1 Abs. 1 GöV nach. Insgesamt führt die Zugerbergbahn AG somit von Montag bis Freitag täglich 36 Seilzüge sowie samstags und sonntags je 34 Seilzüge durch. Für die Fahrplanperiode 2020/2021 kosten diese zusätzlich bestellten Transportleistungen CHF 495'578.00 (2020) bzw. CHF 511'493.00 (2021).

1.5 Keine ausreichende Rechtsgrundlage für weitergehende Leistungen an Trägerschaften des öffentlichen Verkehrs

Der mit dem Inkrafttreten des GöV einhergehende Systemwechsel führte dazu, dass die Stadt Zug nicht mehr – wie bis dahin – jeweils das erwirtschaftete Betriebsdefizit der Zugerbergbahn AG trägt, sondern vielmehr von dieser Unternehmung zusätzliche Transportleistungen einkauft und damit aktiv mithilft, die Betriebskosten zu tragen. Sowohl die Übernahme des Betriebsdefizits als auch der Einkauf von zusätzlichen Transportleistungen wurden jeweils über einen entsprechenden Budgetkredit des Grossen Gemeinderates finanziert. Ein Budgetkredit allein gilt jedoch nicht als ausreichende Rechtsgrundlage, um eine Ausgabe zu tätigen. Hierfür braucht es, gestützt auf § 27 Abs. 1 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons und der Gemeinden vom 31. August 2006 (Finanzhaushaltgesetz, FHG; BGS 611.1), entweder ein einschlägiges kantonales Gesetz, ein allgemeinverbindliches Gemeindereglement oder einen entsprechenden Verpflichtungskredit des Grossen Gemeinderates. Zwar können die Gemeinden gemäss § 2 Abs. 3 GöV über das vom Kanton festgelegte Angebot hinaus Leistungen bei den Transportunternehmungen bestellen (Satz 1). Mit dieser Bestimmung allein werden jedoch die innerhalb der betreffenden Gemeinde geltenden Finanzkompetenzen nicht angetastet. Für die Stadt Zug bedeutet dies, dass gemäss § 16 Abs. 2 Bst. e der Gemeindeordnung der Stadt Zug vom 1. Februar 2005 (GemO) einmalige Ausgaben von mehr als CHF 200'000.00 und wiederkehrende Ausgaben von mehr als CHF 50'000.00 durch den Grossen Gemeinderat beschlossen werden müssen. Bei dieser Sach- und Rechtslage ist festzustellen, dass zurzeit keine ausreichende Rechtsgrundlage besteht für Leistungen an Trägerschaften des öffentlichen Verkehrs, welche über den GRB Nr. 166 vom 4. November 1969 hinausgehen.

2. Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Finanzierung von zusätzlichen Transportleistungen

2.1 Verwaltungsinterne Vorarbeiten

An ihrer Sitzung vom 23. Februar 2015 wurde die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Grossen Gemeinderates vom zuständigen Stadtrat, Urs Raschle, über die Finanzierung der zusätzlichen Seilzüge und die Kostenentwicklung in den letzten Jahren informiert (Bericht und Antrag GPK Nr. 2343). Mit Stadtratsbeschluss Nr. 811.15 vom 27. Oktober 2015 erhielt das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit den Auftrag zur Erstellung einer Kreditvorlage an den Grossen Gemeinderat. Mit dieser Vorlage sollte eine Rechtsgrundlage geschaffen werden für die Finanzierung der zusätzlich zum Grundangebot bestellten Transportleistungen der Zugerbergbahn AG. Die neue Finanzierungsgrundlage sollte ab dem Jahr 2017 zur Anwendung gelangen. In der Folge wurden die entsprechenden Arbeiten jedoch sistiert, da im Zusammenhang mit dem vom Regierungsrat geplanten neuen Zuger Finanzausgleich (ZFA Reform 2018) vorgesehen war, die Kosten im öffentlichen Verkehr neu zu

verteilen. Dies hätte zu grösseren Verschiebungen bei der Kostentragung im Bereich des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zug geführt. In der Zwischenzeit ist das Projekt ZFA Reform 2018 ergebnislos abgebrochen worden. Mit der Kreditvorlage zugewartet hat das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit auch deshalb, weil in nächster Zeit grössere Sanierungsarbeiten am Trasse der Zugerbergbahn anstehen. Je nach Finanzierungsart ist ohnehin eine Gemeinderatsvorlage nötig. Derzeit erarbeitet die Zugerbergbahn AG das Bauprojekt. Es ist mit Gesamtkosten von rund CHF 10.5 Mio. zu rechnen. Für die entsprechende Finanzierung beabsichtigt die Zugerberbahn einen Kredit aufzunehmen. Um dies zu unterstützen, hat die Stadt Zug der Zugerbergbahn kürzlich ein rückzahlbares Darlehen in Höhe von CHF 2 Mio. erlassen. Damit erhöht sich die Bonität der Zugerbergbahn und diese kann auf dem Geldmarkt aufgrund des historisch tiefen Zinsniveaus bzw. der Negativzinsen Geld zu günstigen Konditionen beschaffen.

2.2 Bestellverfahren nach dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung

Wie bereits ausgeführt, können die Gemeinden gestützt auf § 2 Abs. 3 GöV über das vom Kanton festgelegte Angebot hinaus Leistungen bei den Transportunternehmungen bestellen. Diese Bestellungen sind auf das kantonale Angebot abzustimmen und dürfen dieses nicht konkurrenzieren. Damit werden die Einwohnergemeinden ausdrücklich ermächtigt, von den Transportunternehmungen zusätzliche, über das vom Kanton bestellte und finanzierte Grundangebot hinausgehende Transportdienstleistungen einzukaufen. Ein solcher Einkauf erfolgt aufgrund von Art. 31a ff. des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) jeweils für eine Fahrplanperiode von zwei Jahren (aktuell 2020/2021). In der Praxis läuft das Bestellverfahren heute wie folgt ab:

Im Frühjahr, vor Beginn der entsprechenden Fahrplanperiode, unterbreitet die Zugerbergbahn AG dem Kanton und der Stadt Zug jeweils eine erste Offerte über die jeweils gleiche Anzahl Seilzüge. Der Start erfolgt dann jeweils im Dezember. Einfluss auf die Offerte haben verschiedene Faktoren wie beispielsweise Fahrplanentwicklung, anstehende Unterhaltsarbeiten, Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) usw. Die erste Offerte dient jeweils auch zur Budgetierung des Kontos 3634.56, Leistungsauftrag Zugerbergbahn AG, Kostenstelle 5700, was bis August des laufenden Jahres zu erledigen ist. Der Kanton und die Stadt Zug prüfen diese Offerte. Oft ergibt sich eine zweite Offertrunde. Die zweite Offerte trifft dann jeweils im Herbst ein. Anschliessend unterbreitet das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit auf der Basis dieser bereinigten zweiten Offerte dem Stadtrat von Zug den Antrag zum Einkauf der zusätzlichen Transportleistungen für die im Dezember beginnende Fahrplanperiode.

2.3 Wahl des Finanzierungssystems

Das Bestellverfahren nach dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung gibt einen verhältnismässig engen Zeitrahmen vor. Aus diesem Grund ist es unumgänglich, dass die Zuständigkeit für die Bestellung der über das kantonale Grundangebot hinausgehenden zusätzlichen Transportleistungen weiterhin beim Stadtrat von Zug liegt. Würde hingegen der Grosse Gemeinderat (GGR) diese Kompetenz an sich ziehen, könnte eine termingerechte Bestellung kaum mehr gewährleistet werden. Bei Ausgaben von jeweils mehr als CHF 1 Mio. pro zweijähriger Fahrplanperiode würde der betreffende GGR-Beschluss überdies dem fakultativen Referendum unterliegen (vgl. § 8 Abs. 1 Bst. d GemO). Mit einem dem Referendum unterliegenden GGR-Beschluss können die zeitlichen Rahmenbedingungen des geltenden Bestellverfahrens nicht eingehalten werden. Deshalb muss eine Lösung gefunden werden, welche es dem Stadtrat von Zug erlaubt, die Bestellungen für die künftigen Fahrplanperioden fristgerecht auszulösen. Gleichzeitig muss die Mitsprache der Legislative gewährleistet werden. Dies kann in der Weise geschehen, dass das eingekaufte Zusatzangebot in seiner Gesamtheit vom GGR genehmigt werden muss. Dabei erfolgt die Genehmigung in der Form eines Angebotsbeschlusses, mit welchem die von der Stadt Zug gestützt auf § 2

Abs. 3 GÖV zu bestellenden zusätzlichen Transportleistungen festgelegt werden. Bei diesem Angebotsbeschluss handelt es sich indessen nicht um einen Kreditbeschluss, sondern um einen Verwaltungsbeschluss, in welchem nur – aber immerhin – festgelegt wird, welche zusätzlichen Linien des öffentlichen Verkehrs bzw. bei bestehenden Linien, welche zusätzlichen Kurse bei den Transportunternehmungen bestellt werden sollen. Der Angebotsbeschluss des GGR bleibt solange unverändert in Kraft, als sich der Umfang des zu bestellenden Zusatzangebots nicht verändert. Somit ist nicht erforderlich, dass der Angebotsbeschluss vor jeder Fahrplanperiode wieder vollständig neu gefasst werden muss.

Gegenstand des Angebotsbeschlusses werden anfänglich nur die von der Stadt Zug bestellten zusätzlichen 27 bzw. 25 Seilzüge bei der Zugerbergbahn AG sein. Die Anzahl Seilzüge, einschliesslich die neun durch den Kanton finanzierten, wurde seit Beginn noch nie angepasst, da sie sich bewährt hat. Mit dem vorliegenden System wird es jedoch möglich sein, auch Transportleistungen anderer Transportunternehmungen, beispielsweise zusätzlich Kurse auf städtischen Buslinien, einzukaufen und zu finanzieren. Der Grosse Gemeinderat braucht zu diesem Zweck bloss seinen Angebotsbeschluss entsprechend auszuweiten.

Als Alternative hierzu könnte ein System zur Abgeltung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden. Diesem Modell entsprechend sehen der Bund und ein Teil der Kantone für die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs jeweils einen Verpflichtungskredit für eine Vierjahres-Periode vor (aktuell 2018 bis 2021). Der Nachteil dieses Ansatzes besteht darin, dass vor Beginn der Angebotsperiode jeweils ein entsprechender Kreditbeschluss gefasst werden muss, der die künftige Entwicklung der ungedeckten Kosten antizipiert. Wenn diese Kosten zu tief veranschlagt werden, braucht es in der Folge Zusatz- bzw. Nachtragskredite. Werden sie zu hoch veranschlagt, entfällt jeglicher Anreiz, die Transportleistungen möglichst effizient und kostengünstig zu erbringen.

2.4 Erlass eines Reglements über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs

Gestützt auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3 vorstehend erweist sich das Finanzierungsmodell mit Angebotsbeschluss durch den Grossen Gemeinderat und Bestellung der Transportleistungen durch den Stadtrat als das zielführendste Konzept. Es vereinigt die Möglichkeit zur politischen Mitsprache durch das Parlament bzw. durch die Stimmberechtigten im Falle eines Referendums mit der notwendigen zeitlichen Flexibilität bei der Bestellung der konkreten zusätzlichen Transportleistungen. Bei diesem Ergebnis soll dem Grossen Gemeinderat nun die Vorlage zu einem allgemeinverbindlichen Gemeindereglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs unterbreitet werden, das diesen Bestellprozess abschliessend regelt und die Rechtsgrundlage dazu schafft.

2.5 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 Zweck und Geltungsbereich

Wie bereits vorstehend unter Ziffer 1.5 ausgeführt, besteht bis zum heutigen Tag noch keine ausreichende Rechtsgrundlage für die Bestellung von zusätzlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs durch die Stadt Zug. Der Hauptzweck des vorliegenden Erlasses besteht deshalb darin, diese Lücke im Rechtsbestand der Stadt Zug zu schliessen sowie für künftige Bestellungen und die damit zusammenhängenden Ausgaben eine ausreichende Rechtsgrundlage zu schaffen.

In sachlicher und örtlicher Hinsicht ist der Geltungsbereich dieses Erlasses beschränkt auf die von der Stadt Zug zusätzlich zum kantonalen Angebot bestellten Transportleistungen, die auf deren Territorium erbracht werden sollen.

Zu § 2 Angebotsbeschluss

Diese Bestimmung soll die Mitsprache der politischen Organe bei der Festsetzung des zusätzlichen, von der Stadt Zug zu bestellenden und zu finanzierenden Angebots des öffentlichen Verkehrs gewährleisten.

Damit möglichst schnell Planungssicherheit besteht, wäre es an sich erstrebenswert, dass der Angebotsbeschluss des Grossen Gemeinderats dem Referendum entzogen bliebe (somit bloss einfacher GRB). Aus Sicht des Stadtrates ginge es jedoch zu weit, die Rechte der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in dieser schwerwiegenden Weise zu beschneiden. Aus diesem Grund soll der Angebotsbeschluss – analog der übrigen rechtsetzenden Beschlüsse des Grossen Gemeinderats – dem fakultativen Referendum unterstehen.

Zu § 3 Bestellverfahren

Das heute geltende zweijährige Bestellverfahren nach Massgabe von Art. 31a ff. PBG ist sehr straff aufgebaut und lässt nur sehr wenig zeitlichen Spielraum übrig. Daher soll die Stadt Zug im Bestellverfahren weiterhin durch den Stadtrat von Zug vertreten werden. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Stadt Zug die gewünschten zusätzlichen Transportleistungen rechtzeitig bestellen kann. Die dafür erforderliche Stadtratskompetenz wird dementsprechend in der vorliegenden Bestimmung verankert.

Zu § 4 Finanzierung des Zusatzangebots

Gemäss § 24 Abs. 3 FHG braucht es für jede Ausgabe eine Rechtsgrundlage und einen Budgetkredit. Während die Rechtsgrundlage für die entsprechenden Ausgaben das vorliegende Reglement bildet, hat der Grosse Gemeinderat die für die Zusatzangebote erforderlichen finanziellen Mittel jährlich im Rahmen des Budgets (in Form eines Budgetkredits) zu bewilligen. Somit hat der Grosse Gemeinderat bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs zwei verschiedene Aufgaben: Einerseits hat er den Angebotsbeschluss zu fassen und andererseits ist er verantwortlich für die Bereitstellung der für die Umsetzung des Angebotsbeschlusses erforderlichen Budgetmittel.

Zu § 5 Investitionsbeiträge

Die Grundidee des vorliegenden Finanzierungsmodus besteht in der Unterscheidung der Finanzierung der Betriebskosten einerseits und der Investitionskosten andererseits. Mit dem neuen Reglement soll in erster Linie eine Rechtsgrundlage geschaffen werden für die Übernahme der Kosten für den Einkauf von zusätzlichen Transportleistungen. Als Grundlage für die Preisbestimmung dienen dabei die Betriebskosten. Darüber hinaus soll die Stadt Zug aber weiterhin auch Investitionsbeiträge an die Erstellung, die Änderung und den baulichen Unterhalt von Verkehrsanlagen ausrichten können. Die dafür notwendigen Verpflichtungs- bzw. Objektkredite sollen jeweils – wie bisher – mittels eines ordentlichen, referendumsfähigen Gemeinderatsbeschlusses (Kreditbeschluss) bewilligt werden.

Zu § 6 Aufhebung bisherigen Rechts

Sämtliche zurzeit noch in Kraft stehenden Beschlüsse des Grossen Gemeinderates auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs sind bereits vor dem Inkrafttreten des GöV (am 9. Dezember 2007) gefasst worden. Mit der auf kantonaler Ebene geschaffenen neuen Rechtsgrundlage zum öffentlichen Verkehr wurden die städtischen Beschlüsse weitgehend gegenstandslos. Dies vor allem deshalb, weil die vormals von den Einwohnergemeinden zu finanzierenden Ortsbusangebote neu vom Kanton bestellt und bezahlt wurden. Die Einwohnergemeinden hatten sich an den Kosten des vom Kanton bestellten Transportangebots nur noch mit einem Pauschalbeitrag zu beteiligen. Dieser Beitrag wurde auf der Grundlage der fahrplanmässigen Haltestellenabfahrten auf dem jeweiligen Gemeindegebiet pro Jahr festgelegt. Weil aber das Fahrplanangebot der Zugerbergbahn AG vom Kanton teilweise als touristisch

eingestuft wurde, behielt der GRB Nr. 166 vom 4. November 1969 eine gewisse Daseinsberechtigung. Mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Reglements können nunmehr sämtliche früheren Beschlüsse des Grossen Gemeinderates zum öffentlichen Verkehr vollumfänglich aufgehoben werden.

Zu § 7 Referendum und Inkrafttreten

Geplant ist, das vorliegende Reglement auf das Bestellverfahren für die kommende Fahrplanperiode 2022 – 2023 erstmals als Rechtsgrundlage heranzuziehen. Dieses Bestellverfahren wird im Frühjahr 2021 eingeleitet. Damit ist eine Inkraftsetzung des Reglements auf den 1. Januar 2021 anzustreben.

3. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten, und
- das beiliegende Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs zum Beschluss zu erheben.

Zug, 7. April 2020

Dr. Karl Kobelt
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilagen:

- Beilage 1 Beschlussentwurf
- Beilage 2 Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs: Entwurf
- Beilage 3 Beschluss des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 166 betreffend die baulichen und betrieblichen Neuinvestitionen der Zuger Bergbahn und Bus AG auf Zugerberg, Finanzierung und Defizitdeckung, vom 4. November 1969
- Beilage 4 Beschluss des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 818 betreffend Fahrplanverdichtung auf der ZBB-Linie 11 (Herti – Schöneegg) vom 23. Januar 1990
- Beilage 5 Beschluss des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 991 betreffend Zustimmung zur Vereinbarung über die Weiterführung des integralen Tarifverbundes Zug vom 10. Mai 1994
- Beilage 6 Beschluss des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1167 betreffend die definitive Einführung einer Buxi-Verbindung vom Bahnhof Zug zum Gimenen-Quartier vom 27. April 1999
- Beilage 7 Beschluss des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1366 betreffend Busbetrieb Bahnhof Zug – Gimenen, definitive Einführung der Linie 12, Kreditbegehren, vom 11. November 2003
- Beilage 8 Beschluss des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1367 betreffend Busbetrieb Feldstrasse – Obersack, Fahrplanverdichtung auf der Linie 13, Kreditbegehren, vom 11. November 2003
- Beilage 9 Synopsis

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat Urs Raschle, Departementsvorsteher, Tel. 058 728 98 01.

Beschlussentwurf für 2. Lesung

Stadt Zug
Grosser Gemeinderat

Beschluss des Grossen Gemeinderats von Zug Nr.

betreffend Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. Vorlage-Nr vom Datum (1. Lesung) und Nr. Vorlage-Nr. vom Datum (2. Lesung):

1. Das Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs wird zum Beschluss erhoben.
2. Dieses Reglement untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 8 der Gemeindeordnung der Stadt Zug vom 1. Februar 2005.
3. Dieses Reglement wird im Amtsblatt des Kantons Zug bekannt gegeben und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufgenommen.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
5. Gegen diesen Beschluss kann
 - a) gemäss § 17 Abs. 1 des Gemeindegesetzes in Verbindung mit §§ 39 ff. des Verwaltungsrechtspflegegesetzes beim Regierungsrat des Kantons Zug, Postfach, 6301 Zug, schriftlich Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beträgt 20 Tage und der Fristenlauf beginnt am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und eine Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist genau zu bezeichnen. Die Beweismittel sind zu benennen und soweit möglich beizulegen.
 - b) gemäss § 17^{bis} des Gemeindegesetzes in Verbindung mit §§ 67 ff. des Wahl- und Abstimmungsgesetzes wegen Verletzung des Stimmrechts beim Regierungsrat des Kantons Zug, Postfach, 6301 Zug, schriftlich Stimmrechtsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beträgt zehn Tage und der Fristenlauf beginnt am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und eine Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist genau zu bezeichnen. Die Beweismittel sind zu benennen und soweit möglich beizulegen.

Zug,

Bruno Zimmermann
Präsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Referendumsfrist: