

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Postulat der FDP-Fraktion vom 25. Juni 2020 betreffend den Erhalt des Halbstundentakts für die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Lotenbach, Murpfli, Steinibach, Räbmatt und Artherstrasse auch ab dem Jahr 2021

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 27. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. Juni 2020 hat Karen Umbach im Namen der FDP-Fraktion, aufgrund der aktuellen Entwicklung und der zurzeit öffentlichen Publikation des Fahrplans 2021, das Postulat betreffend den Erhalt des Halbstundentakts für die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Lotenbach, Murpfli, Steinibach, Räbmatt und Artherstrasse auch ab dem Jahr 2021, eingereicht. Sie verlangt sinngemäss, dass sich der Stadtrat dafür einsetzt, dass den Bewohnerinnen und Bewohnern der genannten Quartiere auch ab dem Jahr 2021 der Halbstundentakt zur Verfügung steht.

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Postulatstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 8. September 2020 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Die SVP-Fraktion der Stadt Zug hat am 2. März 2020 ein Postulat mit einer ähnlichen Anfrage eingereicht. Die Antwort des Stadtrats (GGR-Vorlage Nr. 2599) wurde vom GGR an seiner Sitzung vom 29. September 2020 zur Kenntnis genommen. Nachfolgend wird das Geschäft in aktualisierter Form nochmals dargelegt und ergänzt. Im Kapitel 5, Entscheid Regierungsrat – Ausblick – Möglichkeiten im Rahmen des neuen Reglements über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs (GGR-Vorlage Nr. 2579), wird zudem näher auf den beantragten Halbstundentakt zwischen Walchwil-Bahnhof und Oberwil-Bahnhof eingegangen.

Auf Bundesebene wird das Angebot im öffentlichen Verkehr durch das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) reguliert. Hauptsächlich berücksichtigt der Bund dabei die Nachfrage. Eine grosse Rolle spielt die angemessene Grunderschliessung der Siedlungsgebiete. Im Kanton Zug regelt das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV, BGS 751.31) den öffentlichen Verkehr. Grundsätzlich sorgen der Kanton und die Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zug. Der öffentliche

Verkehr hat dabei eine auf die Verteilung und Dichte der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze ausgerichtete Erschliessung und Bedienung aller Gemeinden zu gewährleisten. Das GÖV fixiert einen Kostendeckungsgrad von mindestens 40% der dem prozentualen Anteil der Erlöse, gemessen am Betriebsaufwand der Gesamtheit der Linien des öffentlichen Verkehrs, entspricht. Damit dieser Kostendeckungsgrad insgesamt eingehalten werden kann, sind nicht alle wünschenswerten Verbindungen und Fahrplankonzepte möglich. Der Kanton muss die bestmögliche Erschliessung unter Berücksichtigung des Kostendeckungsgrades von Fall zu Fall abwägen und dabei für den ganzen Kanton die gleichen Kriterien und "Spielregeln" anwenden.

2. Strecke Walchwil – Oberwil Bahnhof – Zug Bahnhofplatz

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verkehrt die S2 von Montag bis Samstag jeweils bis 20 Uhr halbstündlich zwischen Walchwil – Zug – Baar Lindenpark. Die S2 dient dabei als strassenunabhängiger und dadurch weniger staubelasteter Zubringer zum Bahnhof Zug und bringt die Reisenden zuverlässig und pünktlich auf die Regional- und Fernverkehrszüge. Während der Randzeiten sowie an Sonntagen ist die S2 stündlich unterwegs. Ausserdem wird die S2 über weitere freie Kapazität verfügen. Zusätzliche Fernverkehrszüge, welche in Arth-Goldau halten, werden die S2 entlasten. Der Regierungsrat hat für die Zeit nach der Streckensperrung des Zugersee-Ostufers einen Stundentakt zwischen Walchwil und Oberwil-Bahnhof von Montag bis Samstag bis 20 Uhr festgelegt. Diese Buslinie dient als Zubringer zur S2. Sie bindet diejenigen Siedlungsgebiete, die nicht unmittelbar über einen S2 Anschluss verfügen (Lotenbach, Räbmatt, Steinibach, Murpfli) an die S2 in Oberwil-Bahnhof und an die Regional- und Fernverkehrszüge im Bahnhof Zug an. Während der Randstunden (ab 20 Uhr) und an Sonntagen, wenn die S2 nur stündlich verkehrt, werden die Busse der Linie 5 – ebenfalls im Stundentakt jedoch 30 Minuten versetzt – zwischen Walchwil und Zug Bahnhofplatz verkehren. Dies gewährleistet über alle öffentlichen Verkehrsmittel gesehen wieder einen Halbstundentakt von und in die Stadt Zug sowie auf die Regional- und Fernverkehrsverbindungen am Bahnhof Zug

Insgesamt ist die Nachfrage in Lotenbach, Räbmatt und Murpfli gering. Seit vielen Jahren verkehrt die Linie 5 im Halbstundentakt und bedient diese Haltestellen 66 Mal pro Tag. Dabei stiegen an einem durchschnittlichen Werktag an den drei Haltestellen insgesamt lediglich 44 Reisende ein und 43 Reisende aus. Die Haltestellen Murpfli und Lotenbach gehören zu den am schwächsten frequentierten Haltestellen im gesamten Liniennetz der ZVB. Etwas besser schneidet die Haltestelle Räbmatt ab. Dort stiegen täglich 32 Personen ein und aus. Mit dem geplanten Fahrplan 2021 werden alle diese Haltestellen noch 38 Mal bedient. Damit kann ein Angebot von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss ermöglicht werden, welches ideal ins übergeordnete Bahnnetz eingebunden ist. Aufgrund der Nachfrageelastizität rechnet der Kanton nicht mit einem linearen Rückgang der Anzahl Reisenden. An den drei Haltestellen werden auch in Zukunft mit dem Stundentakt 80% der bisherigen Reisenden ein- und aussteigen. Sie wollen auf die übergeordneten Verkehrsmittel nach Zürich und Luzern usw. umsteigen und der Stundentakt wird bestens auf diese Anbindung ausgerichtet sein. Diese Anschlüsse werden zudem noch attraktiver durch die "schlankeren" Umsteigezeiten am Bahnhof Zug. Aufgrund dieser Berechnungen bedeutet die Reduktion auf einen Stundentakt 20% weniger Reisende, was neun ein- und aussteigende Personen ausmacht. Diese neun Personen sind aus Sicht des öffentlichen Verkehrs jedoch noch nicht alle "verloren". Ein Teil dieser Reisenden wird mit dem Velo zum Bahnhof Oberwil fahren und dort auf den ÖV, auf die viertelstündlich betriebene Linie 3 der ZVB oder auf die halbstündlich verkehrende S2, umsteigen.

Der Neubau einer Stadtbahnhaltestelle Räbmatt wurde mit der Anpassung des Kantonalen Richtplans (Vorlage Nr. 1842.2 – Laufnummer 13135) auf Antrag des Regierungsrates vom 9. Juni 2009 durch Kantonsratsbeschluss mit folgender Begründung gestrichen. "Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit der Kantonsratsvorlage betreffend Teilergänzung der Stadtbahn Zug und Objektkredit für den Ausbau der Linie S2 zwischen Baar Lindenpark und Walchwil (Vorlage

Nr. 1630.1 – Laufnummer 12600 vom 29. Januar 2008) entschieden, die Möglichkeit der Errichtung einer Haltestelle Räbmatt im Richtplan als Langfristoption zu belassen, damit der Raum gesichert bleibt. Da eine Haltestelle Räbmatt heute und auch zukünftig über ein im Quervergleich deutlich unterdurchschnittliches Nachfragepotenzial verfügt (knapp 200 Einwohner und Arbeitsplätze), wurde aus fachlicher Sicht empfohlen, die Haltestelle aus dem Richtplan zu streichen, da deren Realisierung aufgrund des ungünstigen Kosten-/ Nutzen-Verhältnisses unwahrscheinlich ist."

Die Mitglieder der kantonalen Raumplanungskommission hatten der Streichung vorgängig mit 12:1 Stimmen zugestimmt.

3. Zuständigkeit

Gemäss GöV legt der Regierungsrat die Linien des öffentlichen Verkehrs und deren Anfangs- und Endhaltestellen sowie alternative Betriebsformen fest. Er erlässt u.a. den Beschluss über die Bestellung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Die zuständige Direktion, in diesem Fall die Baudirektion, legt für die Linien des öffentlichen Verkehrs die Taktintervalle fest. Vor der Festlegung des Angebots wird mit den Gemeinden Rücksprache genommen. Die Gemeinden haben ausserdem die Möglichkeit, über das vom Kanton festgelegte Angebot hinaus Leistungen im öffentlichen Verkehr zu bestellen.

4. Rücksprache mit den Gemeinden - Ergebnis

Im Rahmen der Rücksprache mit den Gemeinden fanden frühzeitig Gespräche zwischen der Stadt Zug und der Baudirektion des Kantons statt. Der Stadtrat drückte dabei seine Unzufriedenheit über das geplante Angebot ab dem Fahrplanwechsel im Dezember aus. Er hat das vom Kanton geplante Angebot auf der Buslinie 5 auch mit der zuständigen Vertretung der Gemeinde Walchwil erörtert. Zusätzlich haben Gespräche mit der Nachbarschaft Oberwil – Gimenen (NOG) stattgefunden. Die Vertreter der Gemeinde Walchwil wurden beim Baudirektor in der gleichen Angelegenheit ebenfalls direkt vorstellig. Auch einzelne Kantonsräte haben das Thema aufgegriffen. Der Kanton hat aufgrund all dieser politischen Interventionen mögliche Verbesserungen geprüft. Berücksichtigen musste er dabei den Kostendeckungsgrad von 40% sowie das Nachfragepotenzial. Dieses ist, wie bereits an früherer Stelle beschrieben, im Abschnitt Räbmatt bis Lotenbach sehr tief. Zudem musste darauf geachtet werden, dass die gleichen Beurteilungskriterien zum Zuge kamen, wie sie bei ähnlichen Fragestellungen in anderen, eher bevölkerungsarmen Kantonsteilen angewendet wurden. Konkret wurden somit nur Massnahmen geprüft, die mit **einem** Fahrzeug, d.h. ohne ein zusätzliches Fahrzeug und somit ohne massiven Kostensprung möglich sind. Es standen deshalb folgende Optionen zur Wahl:

- Stündliches Angebot zwischen Walchwil Bahnhof und Zug Bahnhofplatz oder
- halbstündiges Angebot zwischen Walchwil Bahnhof und Oberwil Bahnhof (Tellenmatt)

Walchwil bevorzugte dabei das stündliche Angebot zwischen Walchwil Bahnhof und Zug Bahnhofplatz. Der Stadtrat von Zug sprach sich für das halbstündliche Angebot zwischen Walchwil und Oberwil Bahnhof aus, was unter Berücksichtigung der zwei Auswahloptionen auch der Meinung der Nachbarschaft Oberwil Gimenen entsprach. Der Stadtrat gewichtete die halbstündige Anbindung an die S2 und die Innenstadt aus den Gebieten Lotenbach und Räbmatt höher als die Tatsache, dass in Oberwil Bahnhof umgestiegen werden muss. Auch andernorts im Kanton Zug ist es üblich, dass Buslinien als Zubringer auf die Stadtbahn dienen. Das Umsteigen ist für viele Bahn- und Busreisende Alltag.

5. Entscheid Regierungsrat – Ausblick – Möglichkeiten im Rahmen des neuen Reglements über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs (GGR-Vorlage Nr. 2579)

Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel vom 20. Dezember 2020 hat der Regierungsrat in Kenntnis und zu Ungunsten des städtischen Anliegens entschieden, den Stundentakt zwischen Walchwil Bahnhof und Zug Bahnhofplatz über den gesamten Tagesverlauf einzuführen und das Angebot auf diese Weise zu optimieren. Auf der Internetseite www.fahrplanentwurf.ch hatte die Bevölkerung anschliessend Gelegenheit, sich zum vorgesehenen Angebot zu äussern. Zum Thema Halbstundentakt zwischen Walchwil, Oberwil und Zug gingen insgesamt sieben Forderungen ein. Lediglich fünf Personen wünschten einen generellen Halbstundentakt zwischen Walchwil und Zug Bahnhofplatz. Eine Person wünschte den Halbstundentakt zwischen Walchwil und Zug während der Hauptverkehrszeit. Eine andere Person wollte den Halbstundentakt nur zwischen Walchwil und Oberwil Bahnhof. Dies hat den Regierungsrat in seiner Entscheidung gestärkt. Selbstverständlich wird der Kanton die Frequenzen zwischen Walchwil, Oberwil und Zug weiterhin genau beobachten und unter Berücksichtigung des GöV und den Vorgaben des Bundes laufend prüfen, ob sich ein Angebotsausbau zu einem späteren Zeitpunkt aufdrängt. Aktuell hält der Regierungsrat an seiner Entscheidung fest.

Auf städtischer Ebene hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat (GGR) mit Vorlage Nr. 2579 vom 7. April 2020 ein Reglement zur Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs, die über das vom Kanton bestellte Angebot hinausgehen, unterbreitet. Die Grundlage dafür bildet § 4 Abs. 6 Bst. b des GöV. In diesem Rahmen haben die Mitglieder des GGR künftig die Möglichkeit, Einfluss auf allfällig zusätzlich durch die Stadt Zug zu bestellende Leistungen im öffentlichen Verkehr auszuüben, die von der Bevölkerung in den Quartieren gewünscht werden und die sich der Kanton nicht leisten will. Der GGR hat das Reglement (Vorlage Nr. 2579.2) an seiner Sitzung vom 29. September 2020 in zweiter Lesung verabschiedet. Nach unbenutzter Referendumsfrist muss der Stadtrat dem GGR nun noch den Angebotsbeschluss vorlegen, der jährlich im Amtsblatt publiziert werden soll. Gegenstand des Angebotsbeschlusses werden in erster Linie die Kosten für die zusätzlichen, durch die Stadt Zug bestellten Seilzüge der Zugerberg Bahn sein. Grundsätzlich könnte nun auch der postulierte Halbstundentakt zwischen Walchwil Bahnhof und Oberwil Bahnhof darin aufgenommen werden, wenn dies vom GGR gewünscht wird und die Finanzierung im Rahmen des Budgets sichergestellt ist.

Um zu wissen, von welchem Betrag auszugehen ist, hat das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit der Stadt Zug von der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) eine Offerte eingeholt. Die Offerte liegt vor. Die ZVB empfiehlt, wenn überhaupt, den vom Kanton auf der Linie 5 bestellten Stundentakt zwischen Walchwil und Zug Bahnhofplatz, gefahren mit einem "normalen" Standardbus (10m), auf einen Halbstundentakt zu verdichten. Abgeraten wird aus ökonomischen und verkehrsplanerischen Überlegungen von einem zusätzlichen, im Halbstundentakt verkehrenden, kleineren Fahrzeug zwischen Walchwil und Oberwil Bahnhof. Dies aus den folgenden Gründen:

- Alle 30 Minuten würden der vom Kanton bestellte grössere Bus und der von der Stadt bestellte kleinere Bus zwischen Walchwil und Oberwil Bahnhof praktisch hintereinander nachfahren.
- Würde der von der Stadt bestellte zusätzliche Bus im Stundentakt um eine halbe Stunde zum vom Kanton bestellten Bus nur zwischen Walchwil und Oberwil fahren, hätte dieser Bus entweder in Oberwil Bahnhof oder in Walchwil lange Standzeiten. Er müsste ausgestellt werden können, wozu kein Platz zur Verfügung steht.
- Die kostentreibenden Personalkosten würden auch während der Standzeiten anfallen, da der Chauffeur ebenfalls warten und bezahlt werden muss. Die Folge ist eine hohe Ausgabe für einen vielfach stehenden Bus. Dies wäre sehr unproduktiv.

- Anstelle der Standzeiten kann dieser Bus ebenfalls nach Zug Bahnhofplatz verlängert werden, was die Produktivität massiv steigern würde. Allerdings würde die Artherstrasse zwischen Zug und Oberwil dadurch wiederum durch zusätzliche Busse "belastet". Dies wird von den Postulanten nicht gewünscht. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere zwischen Walchwil und Oberwil bekämen auf diese Weise den aus dem Fahrplan 2018 bekannten Fahrplan zurück.
- Die ZVB besitzt keine kleineren Busse, weil diese nur auf sehr wenigen Linien überhaupt eingesetzt werden könnten. Sie hätten lange Standzeiten und müssen trotzdem unterhalten werden. Dies wirkt sich negativ auf die Kosten pro Kilometer aus. Kostengünstiger ist ein Bus aus dem Pool zu wählen, der auf dem ganzen Liniennetz der ZVB eingesetzt werden kann.

Aus diesen Gründen hat die ZVB die folgenden Varianten und Kosten offeriert:

Variante 1: Linie 5 Montag bis Sonntag tagsüber im Halbstundentakt:

Wie im Fahrplanjahr 2018 verkehrt die Linie 5 im Halbstundentakt (Montag-Freitag 6-20 Uhr, Samstag 6-18 Uhr, Sonntag 7-18 Uhr). Die zusätzlichen Kurse zum vom Kanton aktuell bestellten Angebot sind blau markiert (Anhang 1).

Variante 2: Linie 5 Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit und mittags im Halbstundentakt:

Montag bis Freitag während den Hauptverkehrszeiten und über den Mittag verkehrt die Linie 5 im Halbstundentakt (6-9 Uhr, 11-14 Uhr, 16-19 Uhr). Die zusätzlichen Kurse zum vom Kanton aktuell bestellten Angebot sind blau markiert (Anhang 2).

Variante 3: Linie 5 Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt:

Montag bis Freitag während den Hauptverkehrszeiten verkehrt die Linie 5 im Halbstundentakt (6-9 Uhr, 16-19 Uhr). Die zusätzlichen Kurse zum vom Kanton aktuell bestellten Angebot sind blau markiert (Anhang 3).

Bei all diesen Varianten sind die finanziellen Ausgaben aufgrund der dargelegten sehr niedrigen Nachfrage durch den Billetverkauf nicht refinanzierbar. Jedes dieser zusätzlichen Angebote wäre sehr stark defizitär. Der Kostendeckungsgrad von 40% würde bei weitem nicht erreicht. Die Stadt würde einigen wenigen Personen zwar einen Halbstundentakt ermöglichen, allerdings zu einem sehr hohen Preis. Der Stadtrat ist der Meinung, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis bei allen Varianten deutlich ungenügend ist. Auch darf die präjudizielle Wirkung auf die übrigen Quartiere in der Stadt Zug nicht unterschätzt werden. Zu Bedenken gilt zudem, dass in erster Linie – gestützt auf das GöV – der Kanton für einen nachfrageorientierten und attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Zug zu sorgen hat. Dies muss der Regelfall bleiben. Die Gemeinden sollen zusätzliche Leistungen im öffentlichen Verkehr nur im absoluten Ausnahmefall separat einkaufen müssen.

Der Stadtrat wird dem GGR im kommenden Angebotsbeschluss im Zusammenhang mit dem Reglement über die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs in Anbetracht all dieser Überlegungen, ausser den zusätzlichen Seilzügen bei der Zugerbergbahn (ZBB), keine weiteren zusätzlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs vorlegen.

Sollte der GGR ein Zusatzangebot auf der Linie 5 wünschen, wäre dies grundsätzlich erst auf den Fahrplanwechsel 2022 im Herbst 2021 möglich. Theoretisch wäre zwar auch eine unterjährige Einführung machbar. Dies wäre aber mit grösseren Zusatzaufwendungen verbunden, die die Stadt Zug übernehmen müsste.

Es sind dies beispielsweise die Kosten für die unterjährige Anpassung der Fahrpläne an den Haltestellen und auf der Website der ZVB, die Datenaufbereitung für die Datenversorgung und den Onlinefahrplan auf www.sbb.ch sowie die Aufwendungen für die Dienst- und Fahrzeugplanung. Diese Kosten würden nach Aufwand verrechnet.

Der Stadtrat wird sich beim Kanton selbstverständlich weiterhin für die Stadtzuger Bevölkerung einsetzen, um das Optimum bei der Erschliessung der städtischen Quartiere durch den öffentlichen Verkehr – im Rahmen des kantonalen Angebots – herauszuholen.

6. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen und
- das Postulat der FDP-Fraktion vom 25. Juni 2020 betreffend den Erhalt des Halbstundentakts für die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Lotenbach, Murpfli, Steinibach, Räbmatt und Artherstrasse auch ab dem Jahr 2021, als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 27. Oktober 2020

Dr. Karl Kobelt
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage:

- Vorstoss vom 25. Juni 2020
- Anhang 1
- Anhang 2
- Anhang 3

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