

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Nr. 2285

Interpellation Philip C. Brunner, SVP: Ist die verspätete Übergabe der neuen Parkierungsanlage Allmendsstrasse auch die Chance für die erste neue professionelle Parkraum-Bewirtschaftung mit Parkleitsystem (PLs) im Hertiquartier – Zug West?

Antwort des Stadtrats vom 19. November 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. August 2013 hat Philip C. Brunner, SVP, die Interpellation „Ist die verspätete Übergabe der neuen Parkierungsanlage Allmendstrasse auch die Chance für die erste neue professionelle Parkraumbewirtschaftung mit Parkleitsystem (PLS) im Herti Quartier – Zug West?“ eingereicht. Er stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Vorbemerkungen

Bei den in der Interpellation angesprochenen Strassenprojekten handelt es sich um das Objekt Nr. 798, General-Guisan-/Allmend-/West-Strasse: Kreisel, sowie das Objekt Nr. 933, Allmendstrasse: Sanierung Strasse und Parkplätze.

Die Arbeiten unter Objekt Nr. 798 wurden im Zusammenhang mit dem Bau der Bossard Arena, des Gebäudes Uptown und des Arenaplatzes ausgeführt. In diesen Kosten sind nicht nur die Arbeiten an der Allmendstrasse enthalten, sondern auch die ganzen Strassenbauarbeiten an der General-Guisan-Strasse entlang dem Arenaplatz bis zur Unterführung General-Guisan-Strasse. Ebenfalls ist der neue Kreisel beim Uptown in den Kosten inbegriffen.

Kosten und Baudauer

	General-Guisan-/Allmend-/West-Strasse: Kreisel (Objekt Nr. 798)			Sanierung All- mendstrasse und PP (Objekt Nr. 933)
	1. Etappe	2. Etappe	3. Etappe	----
Start	Anfang. Apr. 08	Anfang Okt. 08	Mitte Sep. 12	Mitte Sep. 12
Bauende	Ende Jun. 08	Ende Mrz. 09	Mitte Aug. 13	Mitte Aug. 13
Baudauer	3 Monate	6 Monate	11 Monate	11 Monate
Kosten	425'000	1'530'000	noch offen	noch offen
Budget	455'000	1'500'000	1'200'000	2'150'000
Abweichung	-30'000	+30'000	noch offen	noch offen

Quelle: Baudepartement

Bei der Sanierung der Allmendstrasse und des Parkplatzes Allmendstrasse handelt es sich um gebundene Ausgaben. Der Beschluss solcher Ausgaben liegt in der Kompetenz des Stadtrates. Die entsprechenden Objektkredite der jeweiligen Etappen wurden dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt. Die Endkostenprognose des beauftragen Ingenieurbüros für die dritte Etappe von Objekt Nr. 798 sowie für das Objekt 933 wird Ende dieses Jahres erwartet.

Frage 1

Zur neu gestalteten Parkanlage Allmendstrasse: Warum wurde der sehr hohe Betrag dem GGR nicht freiwillig vorgelegt - ganz besonders dann, wenn die Notwendigkeit dieser Arbeiten zumindest diskussionswürdig ist?

Antwort

Das Objekt Nr. 933 beinhaltet nicht nur den neuen Parkplatz an der Allmendstrasse, sondern auch die Allmendstrasse selber. Zum einen wurden die Arbeiten notwendig, da der Parkplatz in einem sehr schlechten Zustand war. Zum anderen musste der Parkplatz auf das Parkleitsystem umgestellt werden, indem nur noch eine Zu- und Wegfahrt für die Parkierenden zur Verfügung steht. Der Parkplatz wies überdies viele Belagsablösungen und Löcher auf, welche eine Unfallgefahr darstellten. Im gleichen Zusammenhang konnte die Allmendstrasse entsprechend dem langjährigen Wunsch der Quartierbewohner verschmälert, den neuen Verkehrsbedürfnissen angepasst und so neu als Kernfahrban konzipiert werden. Weiter war die Baumallee auf dem Parkplatz beidseitig in einem desolaten Zustand. Die Bäume sind wegen der sehr engen Platzverhältnisse und den fehlenden Baumgruben seit Jahren nicht mehr gewachsen. Die Kosten wurden in einem ordentlichen Submissionsverfahren ermittelt. Die Zuständigkeit für die Ausgabenbewilligung ist in der Gemeindeordnung der Stadt Zug abschliessend geregelt. Aus der Gemeindeordnung ergibt sich, dass gebundene Ausgaben abschliessend vom Stadtrat zu beschliessen sind (§ 7 Bst. b, § 8 Abs. 1 Bst. d, § 16 Abs. 2 Bst. e und § 27 Abs. 2 Bst. e). Selbstverständlich stehen die Ausgaben jeweils unter dem Budgetvorbehalt des GGR. Gestützt auf diese Rechtsgrundlagen sowie auf die bisherige Praxis bestand kein Anlass, die Ausgabe dem GGR zu unterbreiten.

Frage 2

Wie viele Parkplätze wurden zusätzlich geschaffen? Zusätzliche Fläche in Anzahl neue Parkplätze und entsprechenden Einnahmen? Wurde Realersatz dafür geschaffen?

Antwort

Die Anzahl Parkplätze (PP) auf dem Parkplatz Allmendstrasse und längs der Allmendstrasse (im Bereich der Parkieranlage) hat sich wie folgt verändert:

Anzahl Parkplätze

	VOR der Sanierung	NACH der Sanierung	Differenz
PP für Motorräder	8	16	+8
PP für Behinderte	2	4	+2
PP für Autos	159	162	+3
PP für Autos längs der Allmendstrasse	8	0	-8
Total inkl. PP Motorfahräder	177	182	+5

Quelle: Baudepartement

Der Wegfall der acht Längsparkfelder für Personenwagen wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 792.09 vom 18. August 2009 im Sinne von flankierenden Massnahmen bei Eröffnung der Nordzufahrt beschlossen. Infolge des zu erwartenden Parkleitsystems und der damit zusammenhängenden neuen zentralen Ein- und Ausfahrt auf Höhe der Leichtathletikanlage wurde die Fahrgasse auf dem Parkplatz Allmendstrasse entsprechend der Normen auf Gegenverkehr angepasst und verbreitert. Die acht Längsparkfelder haben wegen der neu resultierenden Fahrbahnbreite von 6.50 m der Allmendstrasse (früher 7.50 m) keinen Platz mehr. Es sind somit nicht mehr Parkflächen für Personenwagen, sondern mehr Fahrflächen vorhanden.

Dem Wegfall von acht Parkplätzen längs der Allmendstrasse stehen auf dem Parkplatz drei neu erstellte, herkömmliche Parkfelder für Personenwagen und zwei neue Behindertenparkplätze gegenüber. Für die weggefallenden acht Autoparkplätze längs der Allmendstrasse wurde demnach im Umfang von fünf Parkfeldern Realersatz geschaffen. Da die zwei Behindertenparkplätze unentgeltlich sind, fallen insgesamt fünf zahlende Parkplätze weg. Geht man von der heutigen Gebühr von CHF 5.00 für eine Tagesnutzung von Montag bis Freitag eines Parkplatzes aus, so kürzen sich die Einnahmen jährlich um rund CHF 6'500.00. Da der Parkplatz Allmend meistens nicht komplett ausgelastet ist, handelt es sich bei vorgenannten Mindereinnahmen von rund CHF 6'500.00 jedoch um einen theoretischen Wert (zu den Einnahmen siehe auch Antwort zu Frage 9).

Frage 3

Zu den Kosten

Kann der budgetierte Kostenrahmen von CHF 1,8 Mio. für die „2. Etappe“ (gemäss Investitionsbudget, Objekt Nr. 933, Jahr 2013), ursprüngliches Budget CHF 2,150 Mio. trotz der mehrmonatigen baulichen Verzögerungen eingehalten werden? Wo wurden die CHF 0,350 Mio. eingespart, bzw. worauf wurde verzichtet? Warum wurde trotz der langen Bauzeit nicht gleichzeitig die Oeki-Sammelstelle an der Allmendstrasse auf das neuzeitliche Niederflursammelsystem umgestellt? Gibt es nun klare Antworten zu den gestellten Fragen der Nr. 2256 Interpellation Nr. 2256, Richard Rüegg, CVP, betreffend Entsorgungsstelle St. Johannes-Strasse bzw. handelt es sich beim heutigen Standort um ein Provisorium?

Antwort

Im Investitionsprogramm 2013 bis 2022 sind für das Objekt Nr. 933, Allmendstrasse: Sanierung Strasse und Parkplätze, CHF 2'150'000.00 eingesetzt. Veranschlagt waren Ausgaben im 2012 von CHF 350'000.00 (tatsächlich betragen die Aufwendungen CHF 302'297.00) und im 2013 von CHF 1.8 Mio. Zusammen ergeben die im Jahr 2012 und im Jahr 2013 veranschlagten Ausgaben also den Gesamtkredit von CHF 2'150'00.00. Die Kosten wurden somit nicht wie in der Interpellation aufgeführt um CHF 350'000.00 gekürzt. Nach heutigem Wissenstand können die Gesamtkosten bei beiden Objekten Nr. 798 und 933 unterschritten werden. Die baulichen Verzögerungen haben folglich zu keinen Kostenerhöhungen geführt. Die Endkostenprognose des beauftragen Ingenieurbüros für die dritte Etappe von Objekt Nr. 798 sowie für das Objekt 933 wird Ende dieses Jahres erwartet.

Der Zweckverband für die Bewirtschaftung der Abfälle (ZEBA) finanziert Unterflurcontainer (UFC) nur für die Bereitstellung von Hauskehricht. Deshalb hat der GGR mit Vorlage Nr. 2211 vom 10. April 2012 den Rahmenkredit von CHF 1.2 Mio. ebenfalls nur für die möglichst flächendeckende Umstellung der Hauskehrichtentsorgung auf UFC bewilligt. Die Umstellung der Quartiersammelstelle Riedmatt (Altglas, Aluminium, Weissblech) auf UFC hat der ZEBA-Verwaltungsrat im Rahmen eines Pilotprojektes bewilligt und finanziert. Der definitive Standort der Quartiersammelstelle Allmendstrasse wird in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Herti Zentrum festgelegt.

Frage 4

Zur neuen, energiesparenden LED-Beleuchtung: Davon ausgehend, dass die Kosten für die neue Beleuchtung im Baukredit inkludiert sind, möchte ich nun nachfragen, wie hoch kann die jährliche Einsparung an Energiekosten für die Stadt gegenüber dem alten System veranschlagt werden? Wie hoch wird der Preis einer einzelnen LED -Lichtquelle (Gesamtinvestition der gesamten Lichtanlage geteilt in Anzahl LED-Lampen) veranschlagt? Kurz: Lohnt sich diese Investition betriebswirtschaftlich – wann hat sich die Einsparung amortisiert?

Antwort

Zwischen den WWZ und der Stadt besteht ein Konzessionsvertrag. Gemäss diesem Vertrag gehen sämtliche Arbeiten im Zusammenhang mit öffentlichen Beleuchtungen sowie die Kosten der Lichtquellen zu Lasten der WWZ, sie sind also nicht Bestandteil des Baukredits. Die

Stadt Zug leistet an die Erstellungs- und Zuleitungskosten der Beleuchtungen keinen Beitrag. Sie übernimmt einzig die Kosten für den verbrauchten Strom. Gemäss Betriebsrechnung der WWZ lassen sich mit den neuen LED-Leuchten jährliche Energiekosten in der Höhe von CHF 1'597.90 einsparen. Eine LED-Leuchte kostet rund CHF 1'310.00. Eine herkömmliche Leuchte kostet demgegenüber rund CHF 950.00. Den Einsparungen bei den Energiekosten stehen insgesamt – für 42 LED-Leuchten anstelle von 30 herkömmlichen Leuchten – höhere Investitionskosten der WWZ von CHF 26'520.00 gegenüber. Diese werden in rund 17 Jahren abgeschrieben sein. Die mutmassliche Lebensdauer der LED-Leuchten beträgt rund 23 Jahre. Betriebswirtschaftlich lohnt sich das Umstellen auf LED-Leuchten zum jetzigen Zeitpunkt für die WWZ noch nicht. Die Preise für LED-Leuchten werden gemäss Auskunft der WWZ aber laufend sinken.

Frage 5

Ist nun neu doch eine neue 30 km/h – Zone geplant – aus Sicherheitsgründen? Führt der Stadtrat somit auf leisen Sohlen eine 30 km/h – Zone ein, nachdem ein solcher Versuch zu einem früheren Zeitpunkt unterbunden wurde?

Antwort

Gemäss Richtplan Verkehr der Stadt Zug vom 20. Oktober 2009 und der entsprechenden Handlungsanweisung V7 ist in allen Wohnquartieren auf Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen und situativ auch auf übergeordneten, siedlungsorientierten Strassen ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben. Gemeindliche Richtpläne sind behördenverbindlich. Der Stadtrat hat unter anderem deshalb die Breite der Allmendstrasse in Abstimmung mit den Nutzern der Strasse (Busse, Autos, Velos) auf ein gemäss den aktuellen Normen mögliches Mindestmass reduziert (siehe Antwort auf Frage 2). Weitere Massnahmen sind zurzeit nicht vorgesehen. Es wird daher keine Tempo 30 – Zone eingeführt, die Strasse verbleibt daher mit Tempo 50 km/h innerorts.

Frage 6

Warum die baulichen Verspätungen um zwei Monate? Nicht nur die Bewohner des Quartiers, sondern auch andere Beobachter fragen sich, warum die Arbeiten so lange gedauert haben? Versprochen wurde öffentlich ein Abschluss bis Ende Juni 2012. Offenbar muss davon ausgegangen werden, dass diese Arbeiten schlussendlich fast ein ganzes Jahr andauern? **Was ist der Grund für die Verspätungen?** Das nasskalte Wetter im Frühjahr oder eklatante Planungsfehler? Wer hat diese allenfalls gemacht? Können die beauftragten Unternehmer dafür haftbar gemacht werden? Wenn ja warum und wenn nein, warum nicht? Denn – ist es nicht üblich, dass verspätete Übergaben vertragsgemäss mit finanziellen Konsequenzen für die ausführenden Unternehmer zur Folge haben? Warum wurde die Öffentlichkeit über die Verzögerungen nicht schon früher im Detail informiert?

Und zu guter Letzt; wie hoch war der finanzielle Ausfall an nichteingenommenen Park-Einnahmen auf Grund der monatelang gesperrten Plätze insgesamt, bzw. auf Grund der zweimonatigen Verspätungen?

Antwort

Die Bauverzögerung von rund sieben Wochen geht einerseits auf das sehr kalte Wetter im Februar zurück. Die Arbeiten mussten rund drei Wochen unterbrochen werden. Andererseits waren verschiedene Mehrarbeiten wie zusätzliche Werkleitungen und Bearbeitung von Zusatzflächen durch die WWZ und die Stadt Zug auszuführen, was zu weiteren vier Wochen Bauverzögerung führte. Insgesamt dauerte die Bauzeit rund 11 Monate. Es liegt kein Planungsfehler vor. Bei einer Sanierung in solcher Grösse ist es immer sehr schwierig, die Bauzeit exakt ein Jahr voraus zu planen. Ein sogenanntes Bonus-Malus-System macht für solche Sanierungsarbeiten keinen Sinn und ist auch nicht üblich. Für solche Verspätungen kann niemand haftbar gemacht werden. Es gilt auch zu bedenken, dass ein Unternehmer bei der heutigen Preispolitik sehr interessiert ist, dass die Bauarbeiten so schnell wie möglich beendet werden.

Bewohnerinnen und Bewohner des Uptown und des Hertzentrums wurden über die jeweiligen Bauetappen und allfälligen Sperrungen immer frühzeitig mittels Informationszettel in den Briefkästen informiert.

Im ersten Halbjahr 2012 betragen die Einnahmen auf dem Parkplatz Allmendstrasse rund CHF 64'000.00. Demgegenüber stehen Einnahmen im ersten Halbjahr 2013 von CHF 44'000.00. Die theoretische Einbusse innerhalb des ersten Halbjahres betrug also rund CHF 20'000.00 (Angaben Polizeiamt der Stadt Zug). Bei Umbauarbeiten an einem Parkplatz lassen sich aber Einbussen bei den Parkgebühren naturgemäss nicht vermeiden, da infolge der Bauarbeiten weniger parkiert werden kann.

Frage 7

Zur Anzahl Parkplätze und zu welchen Kosten?

Wieviele Parkplätze befinden sich nun insgesamt auf dem neuen Parkplatz Allmendstrasse? Wie hoch waren schlussendlich die eigentlichen Erstellungskosten pro Parkplatz (Kosten der reinen Parkanlage geteilt in Anzahl Parkplätze, ohne Sanierung Allmendstrasse?).

Antwort

Neu stehen, wie in Antwort 2 dargelegt, 162 Parkplätze für Autos zur Verfügung. Die Gesamtkosten nur für die Parkieranlage belaufen sich auf rund CHF 380'000.00, das heisst pro Parkplatz auf rund CHF 2'346.00. Die Gesamtfläche dieser Parkieranlage (Fahrflächen und Parkflächen) umfasst rund 4'200 m². Umgerechnet auf den Quadratmeter sind das rund CHF 90.00.

Frage 8

Wann werden (rechtzeitig zur Eishockeysaison 2013/2014?) die entsprechenden Installationen für die Parkanlage Allmendstrasse vorgenommen, damit umgehend unnötiger und schädlicher Suchverkehr im Quartier und auf den Quartierstrassen vermieden werden kann?

Antwort

Der Grosse Gemeinderat hat am 23. März 2010 mit Beschluss Nr. 1520 der Beteiligung an einer privaten Unternehmung (Parkleitsystem AG) zugestimmt und ein Objektkredit von CHF 745'000.00 genehmigt. Darin enthalten sind die Kosten für die Installation der Zählrichtungen, die beim Anschluss der städtischen oberirdischen Parkplätze an das System anfallen werden (siehe Antwort auf Frage 10). Angeschlossen werden der Bundesplatz, das Stadion mit den Parkplätzen Allmendstrasse und Feldstrasse sowie die Parkplätze im Hafenaerial. Am 16. Juni 2011 erfolgte die Gründung der Parkleitsystem Zug AG. Beteiligt sind nebst Privaten auch der Kanton und die Stadt Zug, wobei die Federführung beim Kanton liegt. Aufgabe der Parkleitsystem Zug AG ist es, in der Stadt Zug ein Parkleitsystem zu erstellen und zu betreiben. Das Parkleitsystem wird voraussichtlich 2014 in Betrieb genommen. Das entsprechende Baugesuch wurde bereits eingereicht. Der Baubewilligungsentscheid ist per Ende Jahr zu erwarten. Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Parkleitsystems wird auch der Parkplatz Allmendstrasse mit einer entsprechenden Anzeige ausgerüstet sein. Die Inbetriebnahme des Parkleitsystems wird gemäss Auskunft eines Vertreters der Parkleitsystem Zug AG voraussichtlich im Sommer 2014 sein.

Frage 9

Der Stadtrat möchte gerne mehr Einnahmen von den Parktageskarten generieren (Sammelvorlage 2232, Massnahmen Stadtrat). Welche Einnahmen können auf dem neuerstellten Parkanlage Allmend pro Jahr budgetiert werden, davon ausgehend, dass eine Tageskarte Fr. 8.- (statt heute Fr. 5.-) kostet, wie vom Stadtrat vorgeschlagen. Geht dieses Geld wirklich in die Stadtkasse oder doch eher in einen zweckbestimmten Parkplatzfond?

Antwort

Die Einnahmen auf dem Parkplatz Allmendstrasse betragen im Jahr 2012 CHF 128'000.00. Es wurden bei den zwei vorhandenen Parkuhren insgesamt 36'878 Parktickets gelöst. Bei 20'413 oder rund 55% der Parktickets wurden CHF 5.00 und mehr bezahlt. Bei einer Erhöhung der Tageskarten von CHF 5.00 auf CHF 8.00 werden, etwas vereinfacht dargestellt, theoretisch rund CHF 60'000.00 mehr eingenommen. Der Ertrag wird dem Konto 4240.02, Parkingmeter, Kostenstelle 5600, gutgeschrieben. Er fliesst nicht in einen Parkierungsfonds sondern bleibt in der Stadtkasse. Gesamthaft werden die Einnahmen auf diesem Konto für 2014 mit CHF 1'620'000.00 und damit um CHF 120'000.00 höher budgetiert als noch für das Jahr 2013.

Frage 10

Mit welchen Beträgen (aus dem Parkfonds) ist für die PLS-Installation zu rechnen? Gibt es für die Stadt Zug weitere Subventionen? Wenn ja von wem?

Antwort

Das Parkleitsystem kostet im Endausbau voraussichtlich rund CHF 2.5 Mio. Für die Stadt Zug wird von einmaligen Kosten für das Parkleitsystem von insgesamt CHF 745'000.00 ausgegangen. Für die Gesamtkosten des Parkleitsystems könnten gemäss Auskunft der Baudirektion des Kantons Zug CHF 880'000.00 aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes erwartet werden.

Antrag

Wir beantragen Ihnen, die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 19. November 2013

Dolfi Müller
Stadtpräsident

Arthur Cantieni
Stadtschreiber a.i.

Beilage:

Interpellation Philip C. Brunner, SVP, vom 26. August 2013 betreffend „Ist die verspätete Übergabe der neuen Parkierungsanlage Allmendstrasse auch die Chance für die erste neue professionelle Parkraumbewirtschaftung mit Parkleitsystem (PLS) im Herti Quartier – Zug West?“

Die Vorlage wurde vom Baudepartement und vom Departement Soziales, Umwelt, Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilen Ihnen gerne Stadtrat André Wicki, Vorsteher Baudepartement, Tel. 041 728 21 51, und Stadtrat Andreas Bossard, Vorsteher Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit, Tel. 041 728 22 51.