

KANTONSRATSBESCHLUSS
BETREFFEND GENEHMIGUNG DER ABSTIMMUNG DES ZUGER BUSNETZES
AUF DIE STADTBAHN ZUG UND EINES VORGEZOGENEN
BUDGETKREDITS 2005

BERICHT UND ANTRAG DER STAATSWIRTSCHAFTSKOMMISSION

VOM 6. NOVEMBER 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben die Vorlage Nr. 1171.2 - 11287 an der Sitzung vom 6. November beraten. Der Volkswirtschaftsdirektor, Landammann Walter Suter sowie der Leiter des Amts für öffentlichen Verkehr, Hans-Kaspar Weber, standen uns zu Beginn der Debatte für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage
 - 1.1 Hintergrundinformationen
 - 1.2 Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“
2. Vorgezogener Budgetkredit 2005 und weitere Folgekosten
3. Eintretensdebatte und Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

1.1 Hintergrundinformationen

Der Volkswirtschaftsdirektor, Landammann Walter Suter, hat die Staatswirtschaftskommission einleitend wie folgt informiert:

- Im Kanton Zug wuchs die Bevölkerung zwischen 1960 und 2000 um das Doppelte auf 100'000, die Arbeitsplätze stiegen um das Dreifache auf 60'000 und die Anzahl der Motorfahrzeuge stieg um das Achtfache auf 60'000.
- Der Kanton Zug weist ein Pendleraufkommen von rund 20'000 Zupendlern und rund 11'000 Wegpendlern pro Tag auf (Stand 2000).
- Die Pendler benutzen dort den öffentlichen Verkehr (öV), wo das Angebot gut ausgebaut ist und attraktive Anschlussverbindungen bestehen. Ansonsten ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs markant höher.
- Ein Vergleich mit den Entwicklungsprognosen, die im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Raumordnungskonzeptes (ROK) erstellt worden sind, zeigt, dass das Bevölkerungswachstum der expansiven Prognose folgt, welche für das Jahr 2020 mit 125'000 Einwohner/innen rechnet.
- Das Wachstum der Arbeitsplätze übersteigt die expansive Prognose sogar, indem im Jahr 2020 eher 75'000 Arbeitsplätze als die prognostizierten 65'000 bestehen werden.

Aufgrund dieser Entwicklungen wird das Verkehrsaufkommen bis 2020 um rund 45% gegenüber heute anwachsen. Um das zukünftige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, müssen sowohl im öffentlichen als auch im privaten Verkehr rechtzeitig Massnahmen eingeleitet werden.

Die Stadtbahn soll im Dezember 2004 in Betrieb gehen. Beim Bauprogramm ist man auf Zielkurs. Der im März 2001 vom Stimmvolk bewilligte Objektkredit von 67 Mio. Franken (plus zusätzlich 3.5 Mio. Franken an den Bau von Personenunterführungen in den Gemeinden) kann nach heutiger Einschätzung eingehalten werden; es wird sogar mit einer Unterschreitung der Limite gerechnet. Das Rollmaterial wurde von der SBB bestellt. Sieben Zugkompositionen werden termingerecht ausgeliefert werden können. Die restlichen fünf werden etwas verspätet sein, was sich jedoch auf den Betrieb der Stadtbahn nicht auswirkt, der in der kurzen Übergangszeit mit älteren Zügen sichergestellt wird.

1.2 Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“

Am 12. Dezember 2004 nimmt die Stadtbahn Zug ihren Betrieb auf. Bereits in den Abstimmungsunterlagen vom März 2001 wurde verbindlich in Aussicht gestellt, das Zuger Busnetz optimal auf die Stadtbahn abzustimmen. Dafür wurde jetzt das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ entwickelt. Die Vorteile sind viele zusätzliche Umsteigemöglichkeiten Bus/Bahn und Bus/Bus, eine bessere Fahrplanstabilität und der Grundsatz, dass die Busse auf die Fahrgäste warten und nicht umgekehrt. Das Konzept bedingt jedoch auch Mehrleistungen bei Personal, Rollmaterial und Fahrkilometer der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB), was die beantragten Netto-Mehrkosten von 2.5 Mio. Franken auslöst. Die mit diesem Konzept verbundenen Mehrerträge durch höhere Frequenzen und eine Tarifierhöhung von 10% werden auf rund 1 Mio. Franken geschätzt und sind in obigem Netto-Betrag bereits berücksichtigt. Es gilt zu beachten, dass sich die Gemeinden am Mehraufwand mit einem Viertel beteiligen. Nach Ansicht der Regierung konnte zum Zeitpunkt der Volksabstimmung vom März 2001 (aufgrund der Planungen von 1998/99) noch nicht mit zusätzlichen Kosten für das vorliegende Konzept gerechnet werden.

2. Vorgezogener Budgetkredit 2005 und weitere Folgekosten

Damit die ZVB frühzeitig eine Planungssicherheit erhalten, um zusätzlich notwendiges Personal anzustellen, Fahrzeuge zu beschaffen und den Fahrplan zu erarbeiten, beantragt die Regierung bereits heute einen vorgezogenen Budgetkredit für das Jahr 2005 im Umfang von den erwähnten 2.5 Mio. Franken. Die Stawiko anerkennt, dass dieses Vorgehen zwar unüblich, jedoch für eine zielgerichtete Umsetzung des Konzeptes notwendig ist.

Im Sinne einer offenen und transparenten Informationspolitik macht die Regierung in ihrer der Vorlage Nr. 1171.1 - 11286 auf Seite 11 (unten) und Seite 12 (oben) darauf aufmerksam, dass noch weitere Folgekosten von 1.5 Mio. Franken für die ZVB anfallen werden, woran sich die Gemeinden ebenfalls zu einem Viertel beteiligen. Diese Folgekosten sind vollumfänglich fremdbestimmt und nicht auf das Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ zurückzuführen. Es handelt sich um 0.8 Mio. Franken für die Behebung von Kapazitätsengpässen (vor allem Zug-Steinhausen). Weitere 0.7 Mio. Franken ergeben sich für bekannte strukturelle Mehrkosten. Es sind

dies einerseits die Erhöhung der MWSt von 2.7% auf 3.5% auf den Abgeltungsbeiträgen und andererseits die steigenden Arbeitgeberanteile für die Pensionskasse der ZVB, die Ascoop. Diese Kosten fallen auch dann an, wenn das vorliegende Konzept nicht bewilligt wird.

Zusammengefasst ergeben sich folgende Mehrkosten ab Jahr 2005:

- Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“	Fr. 2.5 Mio.
- Behebung von Kapazitätsengpässen	Fr. 0.8 Mio.
- Erhöhung MWSt und Arbeitgeberbeiträge Pensionskasse ZVB	<u>Fr. 0.7 Mio.</u>
	<u>Total Fr. 4.0 Mio.</u>

Der Nutzen dieser Mehrkosten für den öV kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Regionalzugsangebot: Verdoppelung des Angebots und der Haltestellen sowie Verbesserung der Erschliessung um über 40%;
- Regionales Busangebot: 10%ige Angebotserhöhung und bis zu 5 Mal mehr Umsteigebeziehungen (Bus/Bahn, Bus/Bus);
- Verbesserung des Modalsplitts: Mehr Pendler/innen im öV und Steigerung des Anteils der Fahrten mit öV;
- Verbesserung für den Standort Zug: Weniger Mehrverkehr auf dem Strassennetz, weniger grosse Stauzunahme, weniger verspätete Verkehrsmittel und Aufwertung des Standorts.

Die Kommission für den öffentlichen Verkehr hat der Vorlage am 20. Oktober 2003 einstimmig zugestimmt (siehe Vorlage Nr. 1171.3 - 11320).

3. Eintretensdebatte und Detailberatung

Die Staatswirtschaftskommission kann die Meinung des Regierungsrates, dass die Mehrkosten in Zusammenhang mit dem Konzept „Bahn und Bus aus einem Guss“ nicht bereits im Jahr 2001 hätten vorausgesehen werden können, nicht ganz nachvollziehen. Im Protokoll vom 5. Juni 2000 kann nachgelesen werden, dass sich die Stawiko bereits zu jenem Zeitpunkt nach den möglichen Folgekosten erkundigt hatte. Es wurde durch den damaligen Volkswirtschaftsdirektor ausgeführt, dass inbezug auf die Feinverteilung durch Busse nicht mit einer zusätzlichen Belastung des Kantons gerechnet werden muss. Auf der anderen Seite anerkennt die Stawiko die Wichtigkeit

des öffentlichen Verkehrs. Das Projekt Stadtbahn ist soweit fortgeschritten, dass die Feinverteilung mit dem vorgeschlagenen Konzept und zu den beantragten Kosten optimal sichergestellt werden soll. Ein funktionierender öffentlicher Verkehr hat einen wichtigen Stellenwert für die Standortattraktivität unseres Kantons.

Einige Mitglieder sehen eine gewisse Gefahr, dass bei einzelnen Buslinien Überkapazitäten geschaffen werden könnten. Die Stawiko fordert die Regierung deshalb auf, nach drei Jahren (Ende 2007) das Angebot und die Frequenzen zu überprüfen und allenfalls anzupassen. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass der Kostendeckungsgrad von 40% im öffentlichen Verkehr auf alle Fälle eingehalten werden kann.

Zu **§ 2 Abs. 2** haben wir zur Kenntnis genommen, dass exogene, nicht beeinflussbare Faktoren zu weiteren Mehrkosten führen können. Es ist wichtig, dass der Kantonsrat frühzeitig über neue Kostenentwicklungen informiert wird. In diesem Zusammenhang wird die Beantwortung der Interpellation von Guido Käch betreffend Betriebs- und Infrastrukturkosten für den öffentlichen Verkehr (Vorlage Nr. 1185.1 - 11322) mit Interesse erwartet.

4. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht **b e a n t r a g e n** wir Ihnen einstimmig,

auf die Vorlage Nr. 1171.2 - 11287 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 6. November 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER STAATSWIRTSCHAFTSKOMMISSION

Der Präsident: Peter Dür