



**Motion der CVP-Fraktion
betreffend klimaneutraler öffentlicher Verkehr im Kanton Zug**

(Vorlage Nr. 3138.1 - 16404)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 9. November 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die CVP-Fraktion hat am 24. September 2020 die Motion betreffend klimaneutraler öffentlicher Verkehr im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3138.1 - 16404) eingereicht. Am 29. Oktober 2020 überwies der Kantonsrat diese Motion zur Antragstellung an den Regierungsrat. Die Motion fordert gesetzliche Grundlagen für den öffentlichen Verkehr, damit dieser bis spätestens 2035 klimaneutral betrieben wird.

Um die Übersicht über die verschiedenen, durch den Regierungsrat beantworteten Vorstösse zum CO₂ freien Betrieb des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug nicht zu verlieren, werden in einem ersten Schritt die bisherigen Vorlagen kurz gestreift. Anschliessend folgt die Beantwortung der Motion.

1. Bisher beantwortete Vorlagen zum klimaneutralen öffentlichen Verkehr

1.1. Postulat der CVP-Fraktion betreffend klimaneutralen öffentlichen Verkehr im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2966.1 - 16060)

Das Postulat verlangte, dass der gesamte öffentliche Verkehr in zwanzig Jahren klimaneutral verkehren soll. Der Regierungsrat erörtert in seinem Bericht und Antrag vom 26. Mai 2020 (Vorlage Nr. 2966.2 - 16329) diese Fragestellung umfassend. Der Regierungsrat kommt zu folgenden Schlüssen:

- Es bestehen verschiedene Technologien für einen CO₂ neutralen Busbetrieb mit unterschiedlichem Entwicklungsstand. Die technologische Entwicklung geht rasch weiter, sodass künftig bessere Kosten-Nutzen-Verhältnisse zu erwarten sind. Um die Risiken unter Kontrolle zu halten, ist ein schrittweises Vorgehen angezeigt.
- Die Roadmap der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) für einen CO₂ neutralen Busbetrieb bis 2035 nimmt auf die technologische Entwicklung Rücksicht. Der Regierungsrat unterstützt dieses Vorgehen der ZVB. Die gewünschte Zielsetzung des Postulats, den öffentlichen Verkehr bis 2040 klimaneutral zu betreiben, lässt sich so erreichen. Die ZVB setzte bereit 2019 einen ersten E-Bus ein und sammelt Erfahrungen.
- Die Umsetzung respektive die Finanzierung der E-Busse läuft über das ordentliche Bestellverfahren im öffentlichen Verkehr (öV). Der Regierungsrat setzt auf diesen eingespielten Weg und es braucht keine zusätzlichen Gesetze.
- Zur Überwachung des Fortschritts schlägt der Regierungsrat ein Umweltmonitoring durch die ZVB vor.

Das Postulat wurde am 24. September 2020 vom Kantonsrat in Bezug auf das durch die ZVB durchzuführende Umweltmonitoring teilerheblich erklärt.

1.2. Motion der CVP-Fraktion betreffend den CO₂ neutralen Busbetrieb (Vorlage Nr. 3038.1 - 16200)

Die Motion forderte, dass die zusätzlich anfallenden Betriebs- und Investitionskosten eines CO₂ neutralen Busverkehrs während 20 Jahren nicht dem gesetzlich vorgeschriebenen minimalen Kostendeckungsgrad (KDG) anzurechnen sind. Der Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 26. Januar 2021 (Vorlage Nr. 3038.2 - 16508) kommt zu folgenden Schlüssen:

- Kanton und ZVB verfolgen die Roadmap zum CO₂ neutralen Busbetrieb gemeinsam weiter. Die Folgekosten für drei weitere E-Busse wurden von Bund und Kanton bewilligt. Eine Studie der ZVB, welche der Kanton begleitete, konkretisiert die geeignete Antriebstechnologie pro Linie.
- Der Regierungsrat weist darauf hin, dass es keine gesicherten Aussagen zu den Mehrkosten von E-Bussen gegenüber Dieseln gibt. Insgesamt bleiben die Mehrkosten finanzierbar für den Kanton Zug als Besteller.
- E-Busse verursachen aktuell Mehrkosten. Der Regierungsrat spricht sich gegen eine spezifische Finanzierung solcher Kosten ausserhalb der eingespielten öV-Bestellung aus. Dies wäre für den Kanton unvorteilhaft, da er so andere Mitbesteller (Nachbarkantone) mitfinanziert.
- Der aktuelle KDG lässt viel Spielraum offen. Auch mit höheren E-Bus-Kosten entstehen keine Friktionen mit dem gesetzlich vorgeschriebenen KDG. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für einen CO₂ neutralen öV sind gegeben.

Der Kantonsrat erklärte am 25. März 2021 die CVP-Motion betreffend den CO₂ neutralen Busbetrieb teilerheblich. Danach hat der Regierungsrat die gesetzlichen Grundlagen anzupassen. Die Mehrkosten, welche durch die Umrüstung auf einen CO₂ neutralen Busbetrieb entstehen, dürfen nicht auf die Endnutzerinnen und Endnutzer abgewälzt respektive bei der Berechnung des Endnutzerpreises nicht mitberücksichtigt werden. Der Regierungsrat hat nun drei Jahre Zeit, diese Motion in einen konkreten Vorschlag zu giessen. Denkbare Alternativen sind in Prüfung. Die Baudirektion zieht auch das Bundesamt für Verkehr BAV mit ein, da der Kanton bei den aufgeworfenen Fragen zu den Tarifen schnell mit Bundesrecht kollidiert, welches festhält, dass die Tarifgestaltung in die alleinige Kompetenz der Transportunternehmungen fällt. Die Baudirektion beabsichtigt, nach Vorliegen aller Grundlagen einen runden Tisch mit der ZVB, den zuständigen Bundesstellen, dem Tarifverbund Zug und einer Vertretung der Motionärin einzuberufen (Frühling 2022). Dort sind denkbare Lösungen mit ihren Vor- und Nachteilen zu diskutieren. Aufgrund der Diskussion sind die nächsten Schritte in die Wege zu leiten.

2. **Beantwortung der Motion**

2.1. Ausgangslage

Die nachstehenden Ausführungen zeigen den aktuellen gesetzgeberischen Stand auf.

2.1.1. *Gesetz über den öffentlichen Verkehr*

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) legt auf kantonaler Ebene die Rahmenbedingungen (Angebotsgestaltung, Kostendeckungsgrad) für das Angebot fest. Es regelt die Zuständigkeit im Kanton. Der Kantonsrat richtete das GöV mit der letzten Revision stark auf das Bestellverfahren des Bundes aus; dies im Sinne der Harmonisierung der komplexen gesetzlichen Situation im öffentlichen Verkehr. Das GöV bietet die Möglichkeit, dass die ZVB nur noch E-Busse kauft. Das GöV legt keine fixe Frist für einen CO₂ neutralen öffentlichen Verkehr fest. Dies ist auch in keinem Bundesgesetz der Fall. Im

Gesetz ist festgehalten, dass sich der Kanton an grösseren Infrastrukturen beteiligen kann, dazu gehören u. a. auch Hochleistungs-Stromversorgung, E-Ladestationen, Infrastrukturanlagen oder das Erstellen von Fahrleitungen.

2.1.2. *Personenbeförderungskonzession*

Das Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) regelt die Beförderung von Personen. Der Bund hat das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern. Der Bund kann dieses Recht mittels Konzession an ein Transportunternehmen (TU) weitergeben. Das BAV hört die betroffenen Kantone vor der Konzessionsvergabe an. Mit der Konzession übernehmen die TU Grundpflichten gemäss PBG (Transport-, Fahrplan-, Betriebs-, Tarif- und Informationspflicht). In der Regel erteilt der Bund eine entsprechende Konzession für zehn Jahre. 2018 verlängerte der Bund die Konzession der ZVB bis 2028. Die Verfügung des BAV führt jede einzelne Linie auf, die zu befahren ist. Die zum Einsatz gelangenden Fahrzeuge müssen über eine Zulassung für konzessionierte Verkehrsangebote verfügen. Da die ZVB nur E-Busse beschafft, welche die Zulassungsbedingungen erfüllen, spricht aus Sicht der Konzession nichts gegen einen Einsatz von E-Bussen.

2.1.3. *Beschaffung von E-Bussen*

Die TU nehmen entstehende Folgekosten von Investitionen (z. B. E-Busse) in ihre Offerten auf, wenn die Bestellenden dem Kauf vorgängig zustimmen. Eine solche Genehmigung erteilte der Kanton im Jahr 2020 für drei E-Busse der ZVB. Diese gehen im Herbst 2021 in Betrieb. Bereits läuft die nächste E-Bus-Beschaffung. Die öffentliche Submission führten die Unternehmen ZVB, Verkehrsbetriebe Luzern, Auto AG Schwyz und STI Thun gemeinsam durch. Die ZVB wird für 8,56 Millionen Franken (\pm 10 Prozent) acht elektrische Gelenkbusse inklusive Ladestationen beschaffen. Diese ersetzen ab Herbst 2022 acht ältere Dieselsebusse. Dafür erwartet die ZVB in den ersten fünf Jahren Mehrkosten für Kanton und Bund von 428 000 Franken pro Jahr. Bund und Kanton stimmten dieser Beschaffung Mitte 2021 zu. Der Fahrzeugeinsatz von Diesel- und E-Bussen ist komplex. Um eine grosse Flexibilität zu behalten, sind die E-Busse nicht einer bestimmten Linie zugeordnet, sondern werden im Pool bewirtschaftet. Für die Beschaffung von E-Bussen bzw. damit die Folgekosten von E-Bussen durch die Bestellenden übernommen werden, brauchen die Transportunternehmungen eine Bewilligung von Bund und Kanton (Betriebsmittelbewilligung). Diese Bewilligungen wurden jeweils erteilt.

Die ZVB setzt bei der Umsetzung ihrer Roadmap, welche ein schrittweises Vorgehen vorsieht, auf die Beschaffung von Fahrzeugen der neusten Technologie. So wird in Zusammenarbeit zwischen Kanton und ZVB jeweils in einer extern begleiteten Studie für die nächsten Schritte die richtige Technologie evaluiert. Ende August 2021 aktualisierte die ZVB die Bestellung der acht Gelenkbusse kurzfristig. Die neuen Fahrzeuge verfügen über leistungsfähigere LMP-Feststoffbatterien (Kapazität 440 kWh) anstelle von NMC2-Batterien (Kapazität 386 kWh). Mit der zusätzlichen Investition von 36 500 Franken (+ 3,4 Prozent) pro Fahrzeug erreichen die Busse eine 10 Prozent höhere Reichweite. Des Weiteren garantieren die Hersteller bei den LMP-Feststoffbatterien eine längere Lebensdauer, wodurch die Lebenszykluskosten reduziert werden. Auch dieser technischen Aufrüstung stimmten Bund und Kanton zu.

Seit 2019 beschaffte die ZVB zwölf E-Busse. Aufgrund der bekannten Roadmap nimmt das Tempo der Beschaffungen weiter zu. Erklärtes Ziel bleibt: Bis 2035 verkehren keine ZVB-Dieselsebusse mehr auf den Zuger Strassen. Die Entwicklung zeigt, dass – analog zu den Autos – zurzeit eine rasante Entwicklung stattfindet; einerseits technischer Natur bei den Fahrzeugen, andererseits auf der politischen Ebene:

- Die heutige Rückvergütung von Dieseldkosten an die TU will der Bund möglichst schnell abschaffen, da diese Dieselbusse unnötig finanziell bevorteilt.
- Der Bund finanziert über seine Agglomerationsprogramme Infrastrukturen für den E-Betrieb mit, wenn diese nicht sonst vom Bund mitfinanziert sind.
- Neue Busdepots werden schweizweit für den E-Busbetrieb fit gemacht.

Die ZVB verfügt heute über rund 120 Dieselbusse. Seit 2020 bestellte sie keine neuen Dieselbusse mehr. Die Abschreibungsdauer eines Busses beträgt in der Regel zwölf bis vierzehn Jahre. Somit sind alle heute in Betrieb stehenden Dieselbusse der ZVB vor 2035 ordentlich abgeschrieben und ein entsprechender Ersatz mit E-Bussen (ohne zusätzliche Mittel für ausserordentliche Abschreibungen von Dieselbussen) ist – wenn finanziell und technisch machbar – denkbar.

2.1.4. *Betreiberwechsel*

Buslinien können unter bestimmten Bedingungen ausgeschrieben und durch ein anderes TU betrieben werden. Für bestehende Buslinien ist dies auf den Zeitpunkt der Erneuerung der Konzession (z. B. ZVB 2028) hin möglich. Dazu braucht es einen kantonalen Ausschreibungsplan. Der Kanton Zug strebt dies nicht an. Sollte sich dies ändern, sind die bereits getätigten Investitionen in E-Busse nicht verloren. Der Besteller kann von der neuen TU fordern, die notwendigen Fahrzeuge zu übernehmen.

2.2. Festlegung eines Ziels für den CO₂ neutralen Betrieb bis 2035 im Gesetz

Der Regierungsrat begrüsst im Grundsatz das Ziel eines CO₂ neutralen Betriebs des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug.

Heute sind die notwendigen gesetzlichen Grundlagen bei Bund und Kanton vorhanden. Die laufenden Beschaffungen von E-Bussen zeigen, dass keine Gesetzeslücken vorhanden sind und dass das angewendete Bestellverfahren des Bundes funktioniert. Die letzten Jahre zeigen, die Roadmap der ZVB ist auf Kurs. Zudem unterstützen Kanton und Bund die Beschaffung von E-Bussen bei der ZVB und sind bereit, die Mehrkosten zu tragen.

Der Regierungsrat sieht keinen Handlungsbedarf für eine Anpassung des GöV. Das GöV konkretisiert in erster Linie die Gesetzgebung des Bundes. Es regelt auf Stufe Kanton Fragen des Angebots, der Koordination und der Subventionierung des öffentlichen Verkehrs. Bewusst ausgeklammert sind Themen, welche in der Kompetenz der TU liegen (z. B. Fahrzeugbeschaffung, Anstellungsbedingungen bei den TU). Dies ist vergleichbar mit einer «Spitalgesetzgebung», wo ein Kanton auch nicht regelt, welche Typen von Geräten ein Spital anzuschaffen hat. Zielvorgaben im Sinne der Motionärin («klimaneutraler öffentlicher Verkehr bis 2035») sind somit im GöV sachfremd. Zudem bedingt ein solches Ziel, dass das GöV nach 2035 in jedem Fall wieder zu revidieren ist (Streichen des Ziels oder allenfalls Verlängern der Frist).

In diesem Sinne sei die Motion nicht erheblich zu erklären.

Aus Sicht des Regierungsrats wäre ein anderer Weg denkbar: Im Rahmen der nun laufenden Anpassung des kantonalen Richtplans zur Mobilität könnte eine entsprechende Zielsetzung aufgenommen werden. Der kantonale Richtplan kennt für andere Ziele entsprechende behördenverbindliche Beschlüsse mit Zeitvorgaben. Ein entsprechender Beschluss des Kantonsrats im Zuger Richtplan ist sowohl für die TU wie auch für den Bund, die Nachbarkantone und die kantonalen Behörden verbindlich. Ein Vorteil des «Richtplanweges» ist zudem die Tatsache,

dass der Kantonsrat die Mobilität im Jahr 2022 diskutieren wird. Setzt er ein entsprechendes Ziel fest, gilt dieses bereits ab 2023.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Die Motion der CVP-Fraktion betreffend klimaneutraler öffentlicher Verkehr im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3138.1 - 16404) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 9. November 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart