



**Interpellation von Daniel Thomas Burch und Thomas Lötscher
betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) sowie
Zimmerberg-Basistunnel II
(Vorlage Nr. 2319.1 - 14511)**

**Interpellation von Martin Stuber
betreffend FABI ante portas
(Vorlage Nr. 2325.1 - 14525)**

Antwort des Regierungsrates
vom 14. Januar 2014

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interpellation der Kantonsräte Daniel Thomas Burch, Risch, und Thomas Lötscher, Neuheim, vom 11. November 2013 (Vorlage Nr. 2319.1 - 14511) und die Interpellation von Martin Stuber vom 2. Dezember 2013 (Vorlage Nr. 2325.1 - 14525) haben je die Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) bzw. deren Umsetzung vor allem auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern zum Inhalt und stellen dazu Fragen. Um Wiederholungen zu vermeiden, werden die Fragen gemeinsam beantwortet.

1. Einleitende Bemerkungen

Die Bahn ist ein wichtiger Pfeiler der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Die Bahnen sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und entlasten auch die Strasse von Verkehr. Sie bieten Arbeitsplätze für mehr als 34'500 Beschäftigte an und bilden Lernende aus. Ausserdem sind sie wichtige Auftraggeberinnen für Schweizer Zulieferer. Von den Bahnhöfen mit ihrer Zentrumsfunktion profitieren zahlreiche Unternehmen direkt. Ebenso ist ein leistungsfähiges Bahnangebot auch ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl für viele Unternehmungen. Mit dem FABI-Beschluss wird sichergestellt, dass der öffentliche Verkehr für Pendlerinnen und Pendler, Touristinnen und Touristen, Ausflüglerinnen und Ausflügler sowie Berufsreisende attraktiv bleibt. Der Regierungsrat empfiehlt, dieser Vorlage zuzustimmen.

In der Schweiz wird erfreulicherweise immer häufiger die Bahn genutzt und auch der Güterverkehr auf der Schiene nimmt kontinuierlich zu. Um die Bahninfrastruktur in Zukunft in gutem Zustand zu halten und die nötigen Kapazitäten bereitstellen zu können, sind zusätzliche Mittel nötig. Zudem müssen Engpässe beseitigt werden. Das Bundesparlament hat zu diesem Zweck den Beschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) verabschiedet. Darüber werden nun Volk und Stände am 9. Februar 2014 entscheiden. Bei Zustimmung des Soveräns tritt FABI per 1. Januar 2016 in Kraft.

Mit FABI wird der Grundstein gelegt, um das Schweizer Bahnsystem langfristig leistungsfähig zu halten. Die Finanzierung von Gleisen, Brücken, Tunnels, Fahrleitungen und anderen Anlagen wird mit einem unbefristeten Fonds besser abgesichert. Der Ausbau erfolgt etappenweise und bringt ein besseres Angebot, mehr Platz in den Zügen und Bahnhöfen sowie mehr Stabilität und Sicherheit im Betrieb.

2. Die FABI-Vorlage im Überblick

Das Volk hat 1992 dem Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) zugestimmt und die Schweiz hat damit gute Erfahrungen gemacht. Bundesrat und Parlament haben deshalb entschieden, die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur auf eine langfristig stabile Grundlage zu stellen und mit dem sogenannten Bahninfrastrukturfonds (BIF) einen neuen, unbefristeten Fonds zu schaffen. Er löst den bisherigen FinöV-Fonds ab und gewährleistet, dass Betrieb und Unterhalt einerseits sowie Ausbau andererseits aus einem Topf finanziert und aufeinander abgestimmt werden. In den BIF fliessen die Gelder, die bereits bisher für die Infrastruktur verwendet wurden. Da weitere Ausbauten notwendig sind, braucht es zusätzliche Mittel. Diese werden durch den Bund, die Kantone, die Bahnunternehmen und die Reisenden finanziert.

Der FABI-Beschluss schafft die Voraussetzungen, um das Bahnangebot der wachsenden Nachfrage anzupassen. Die Ausbaumassnahmen sollen primär Engpässe auf den Schienen und in den Bahnhöfen beseitigen. Der Ausbau erfolgt in Schritten, welche alle vier bis acht Jahre dem Parlament unterbreitet werden. Im Rahmen des sogenannten Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) sind für die Zeit bis ins Jahr 2050 Massnahmen und Projekte im Umfang von insgesamt rund 40 Milliarden Franken vorgesehen und nach Dringlichkeit geordnet.

Der erste Ausbauschnitt im Umfang von rund 6,4 Milliarden Franken wurde vom Parlament verabschiedet und soll bis 2025 realisiert werden. Er kommt vielen Reisenden mit einem dichteren Angebot und mehr Platz in den Zügen direkt zugute. Der Güterverkehr erhält zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene und damit zuverlässigere und raschere Verbindungen. Damit wird die Verlagerungspolitik unterstützt. Für die wichtigsten Bahnprojekte in der Metropolitanregion Zürich, den Zimmerbergtunnel, den Tief- bzw. Durchgangsbahnhof Luzern, den Brüttener-Tunnel, den Kapazitätsausbau Aarau–Zürich und den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, sind Planungskredite vorgesehen. Diese Planungen erlauben eine Umsetzung im Rahmen der darauf folgenden Ausbauschnitte. FABI gibt den Kantonen damit mehr Planungssicherheit und entwickelt den öffentlichen Verkehr im sinnvollen Masse sowie in Abstimmung mit dem motorisierten Individualverkehr weiter.

3. Der Regierungsrat hat sich eingehend mit FABI und dem Ausbau am Zimmerberg befasst

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf die Interpellation der Kantonsräte Hans Christen, Zari Dzaferi, Heini Schmid, Daniel Stadlin, Martin Stuber und Werner Villiger (Vorlage Nr. 2013.2 - 13804) am 31. Mai 2011 eingehend zu verschiedenen Fragen betreffend FABI und zum Bahnausbau am Zimmerberg Stellung genommen. Damals wurde auf die Vernehmlassungsvorlage des Bundes hingewiesen, welche neben einer neuen Finanzierungsbasis für den Bahnunterhalt auch einen Ausbauschnitt von 3,5 Milliarden Franken, jedoch keine Mittel für den Bahnausbau zwischen Zürich und Luzern, vorsah. Es wurde auch auf das STEP hingewiesen, worin vom Bund der Nachweis erbracht wurde, dass der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und weitere Bahnausbauten im Kanton Zug notwendig sind und mit 1. Dringlichkeit bis 2030 zu realisieren wären. Diese Priorisierung war aus Sicht des Regierungsrats nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar war hingegen, wieso die notwendigen Massnahmen mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht im ersten Ausbauschnitt von FABI bis 2025 berücksichtigt werden sollten.

In seiner Stellungnahme vom 8. Juli 2011 an das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat sich der Regierungsrat zur FABI-Vorlage geäussert und in Übereinstimmung mit den Schlüsselprojekten der Metropolitankonferenz Zürich im öffentlichen Verkehr verschiedene Verbesserungsanträge

formuliert. Dabei wurde unter anderem gefordert, dass der Bund die Bestvariante am Zimmerberg abschliessend festlegt und deren Realisierung verbindlich aufzeigt. Mit vereinten Kräften von allen Kantonen und verschiedenen Organisationen im Metropolitanraum Zürich ist es nun gelungen, im ersten Ausbauschnitt von FABI Mittel für die Projektierung des Kapazitätsausbaus zwischen Zürich und Luzern vorzusehen. Zusammen mit den anderen Zentralschweizer Kantonen sowie im erweiterten Kreis der in der sog. «Allianz Bahnausbau» zusammengeschlossenen Kantone hat der Zuger Regierungsrat die nun zur Abstimmung kommende FABI und insbesondere die dort vorgesehenen Projektierungsmittel für den Ausbau am Zimmerberg positiv gewürdigt.

4. Beantwortung der Fragen

4.1. Wie beurteilt der Regierungsrat die FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) in ihrer Gesamtheit? (Frage 1 Interpellation Burch/Lötscher)

Der Regierungsrat befürwortet die FABI-Vorlage. Aus gesamtheitlicher Sicht erscheint dem Zuger Regierungsrat besonders wichtig, dass mit dem neuen BIF eine langfristige Finanzierung nicht nur von neuen Infrastrukturen, sondern auch für den Unterhalt bisheriger und neuer Infrastrukturen gesichert ist. Die FABI-Vorlage ist eine Garantie für eine einwandfrei funktionierende Eisenbahn. So sind rund 60% der verfügbaren Mittel aus dem Fonds für den Unterhalt vorgesehen. Die vorgeschlagene Fondslösung mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen entspricht einer langfristig orientierten Bahninfrastruktur in idealer Weise. Damit ist gesichert, dass auch die Folgekosten neuer Infrastrukturen finanziert werden. Betreffend der Ausbauten beurteilt es der Regierungsrat als zielführend, dass gestützt auf STEP einzelne Ausbauschnitte erfolgen und jeweils vom Parlament beschlossen werden. Im ersten Ausbauschnitt von FABI werden auch Mittel für Projektierungen im Hinblick auf den zweiten Ausbauschnitt gesprochen, welcher in der FABI-Gesetzgebung bereits vorskizziert wird. Damit wird eine rollende Planung und Realisierung in Schritten möglich.

Der Regierungsrat ist damit nicht allein und teilt mit den anderen Regierungen der Zentralschweizer Kantone folgende Beurteilung, wie sie in einem Positionspapier zu FABI im Hinblick auf ein Treffen mit den Zentralschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier im November 2013 formuliert worden ist:

«Die Zentralschweiz hat mit Genugtuung die klaren Entscheide des Parlaments zu FABI zur Kenntnis genommen. Insbesondere ist erfreulich, dass nach dem Ständerat auch der Nationalrat die Gesamtsumme des ersten Ausbauschnittes auf 6,4 Milliarden Franken festgesetzt hat. So kann FABI den grössten Nutzen für den öV und damit für den Standort Schweiz bringen.

Die Zentralschweiz begrüsst den beschlossenen Ausbauschnitt bis 2025 im Umfang von 6,4 Milliarden Franken. In dieser ersten Etappe enthalten sind auch Projektierungen von weiteren wichtigen und dringlichen Projekten für den zweiten Ausbauschnitt bis 2030. Mit diesen für die Zentralschweiz zentralen Projekten (Zimmerberg-Basistunnel II, Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern und Neubaustrecke Axen) kann das schweizerische Bahnsystem sinnvoll erweitert werden. Wichtig ist für die Zentralschweiz, dass der zweite Ausbauschnitt bereits heute vorskizziert wird. Die Zusicherung ist notwendig, damit diese Projekte nicht nur projektiert, sondern auch umgesetzt werden.»

4.2. Sind die Interessen des Kantons Zug (insbesondere Zimmerberg-Basistunnel II) ausreichend berücksichtigt? (Frage 2 Interpellation Burch/Lötscher)

Die Interessen des Kantons Zug sind im ersten Ausbauschnitt vom Parlament insofern berücksichtigt worden, als dem Bund Mittel zur Projektierung von Kapazitätsausbauten Zürich–Zug (Zimmerberg) und Zug–Luzern (Tief- bzw. Durchgangsbahnhof) zur Verfügung stehen werden. In der Vorlage des Bundesrats war dies noch nicht der Fall. Diese Verbesserung war möglich, weil sich die Zentralschweizer Kantone und die Metropolitankonferenz Zürich (insgesamt zusammengeschlossen in der sog. «Allianz Bahnausbau») für ihre Projekte (z.B. ZBT II, Brütten-Tunnel, Tiefbahnhof Luzern, Bahnhof Stadelhofen) gemeinsam eingesetzt haben. Es bedeutet aber auch, dass der Bund Handlungsbedarf aufgrund der Marktentwicklung im Korridor Luzern–Zug–Zürich ausgemacht hat. Im STEP sind die strategisch wichtigen Bahnprojekte bis 2050 und deren Priorisierung nach Dringlichkeit enthalten. Darin ist unter anderem der ZBT II mit der 1. Dringlichkeit bewertet. Mit FABI ist grundsätzlich eine Finanzierung der in STEP geplanten Ausbaumassnahmen möglich. Der Regierungsrat erwartet daher, dass der Ausbau in einem der nächsten, vom Parlament zu beschliessenden Ausbauprogramme beschlossen werden kann.

4.3. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Finanzierungsmodell, das mit FABI vorgesehen wird, insbesondere zur anhaltenden Querfinanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Mittel der Strasse (Mineralölsteuer)? (Frage 3 Interpellation Burch/Lötscher)

Eine der Stärken von FABI ist, dass damit ein unbefristeter Fonds für Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur geschaffen wird. Die Alimentierung dieses Fonds basiert einerseits auf den bisherigen Finanzierungen des bisherigen FinöV-Fonds, der allerdings befristet war. Diese Finanzierungen wurden vom Schweizer Stimmvolk gutgeheissen. Andererseits kommen mit einem (befristeten) Promille aus der Mehrwertsteuer, einem Kantonsbeitrag von jährlich 200 Millionen Franken und der Beschränkung des steuerlichen Fahrkostenabzuges weitere Finanzierungsquellen dazu. Alle diese Finanzierungsmassnahmen fanden die Unterstützung der Kantone, darunter auch die des Kantons Zug.

Die Kantone zeigten sich anfänglich ablehnend gegenüber einem Kantonsbeitrag, konnten diesen aber akzeptieren, nachdem auch der Bund seine Mittel wesentlich erhöhte; nur dadurch wurde es möglich, das ursprüngliche Paket von 3,5 Milliarden Franken auf 6,4 Milliarden Franken zu erweitern und damit auch die Projektierung von weiteren wichtigen Bahninfrastrukturen im Metropolitanraum und in der Zentralschweiz zu finanzieren.

Schon bisher und auch künftig fliessen Mittel aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in die Bahninfrastruktur. Dies ist politisch so gewollt und vom Volk bestätigt, hat der Gesetzgeber in der LSVA-Gesetzgebung doch ausdrücklich die Verlagerung von Gütern auf die Schiene sowie weitere umweltpolitische Ziele für die Verwendung der LSVA vorgesehen. Ohne Eisenbahn wären mehr Pendlerinnen und Pendler sowie Lastwagen täglich auf der Strasse und es ergäben sich dort noch mehr Engpässe. Mit FABI werden nicht mehr Strassengelder für die Finanzierung der Bahninfrastruktur verwendet als heute. Die bisherigen Mittel des FinöV-Fonds – insbesondere 2/3 der LSVA – werden dem neuen Bahninfrastrukturfonds BIF zukommen. Wenn von Querfinanzierung der Strasse zur Schiene gesprochen wird, so steht die Mineralölsteuer im Fokus, welche bisher zu 25 Prozent in den FinöV-Fonds geflossen ist. Die Erträge aus der Mineralölsteuer stehen im BIF befristet zur Verfügung und sind an die Rückzahlung der FinöV-Schulden geknüpft. Nach Rückzahlung der bevorschussten Gelder, voraussichtlich im Jahr 2030, fallen diese Gelder für den BIF vollständig weg. Langfristig wird der Anteil der Mitfinanzierung der Strasse am öffentlichen Verkehr somit reduziert. Der Regie-

rungsrat unterstützt das langfristige Ziel, die Finanzierungströme zu entflechten und Querfinanzierungen zu beenden.

4.4 Wie steht es mit der erhofften Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels II: Im Falle der Ablehnung der FABI-Vorlage bzw. im Falle der Zustimmung? (Frage 4 Interpellation Burch/Lötscher)

Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aussage, dass gemäss den vom Bundesparlament verabschiedeten Beschlüssen bzgl. FABI die für den zweiten Ausbauschnitt 2025 bis 2030 vorgesehenen Projekte durch den Bahninfrastrukturfonds nicht vollständig finanziert sind? Wie schätzt er die Chancen ein, dass der Kapazitätsausbau Zürich–Zug–Luzern dem Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur und dem Ausbau des Bahnhof Stadelhofen vorgezogen wird? (Frage 2 Interpellation Stuber)

Im Falle einer Ablehnung von FABI würde die Realisierung des ZBT II noch weiter in die Ferne rücken. Nur mit FABI ist die Projektierung und die Realisierung des ZBT II finanzierbar. Das Gleiche gilt auch für Varianten am Zimmerberg, welche vom Bund ebenfalls nicht finanziert werden könnten. Da der FinöV-Fonds ausläuft, wäre bei Ablehnung der FABI-Vorlage die Finanzierung künftiger Ausbauprojekte nicht geregelt. Es müsste für jedes einzelne Infrastrukturprojekt eine Finanzierungslösung gesucht werden. Die Hürde für einzelne referendumsfähige Bundesbeschlüsse wäre wesentlich höher und zeitraubender und es bliebe ungewiss, ob und wann eine Lösung am Zimmerberg je realisierbar wäre.

Bei Annahme der Vorlage werden dagegen Mittel für die Projektierung u.a. für einen Kapazitätsausbau auf der Strecke Thalwil–Zug (Zimmerberg) bereitgestellt. Und dieser Ausbau ist auch für einen nächsten Ausbauschnitt gesetzlich vorskizziert. Allerdings bedeutet dies noch keine rechtliche Verpflichtung des Bundes, den Zimmerberg-Ausbau mit dem nächsten Ausbauschnitt dem Parlament vorzulegen.

Der Bund plant den Bahnausbau STEP in mehreren Ausbauschnitten, welche alle vier bis acht Jahre dem Parlament unterbreitet werden und sieht jeweils Tranchen von drei bis fünf Milliarden Franken vor. Gemäss FABI-Botschaft stehen von 2017 bis 2027 voraussichtlich jährlich rund eine Milliarde Franken, beziehungsweise nach 2027 rund 1,5 Milliarden Franken für den Infrastrukturausbau zur Verfügung. Die Arbeiten für den Ausbauschnitt 2030 beginnt der Bund frühestens nach Ablauf der Referendumsfrist im nächsten Jahr. Dabei werden einerseits infrastrukturseitig Massnahmen für die vom Parlament bestimmten Korridore, wie zum Beispiel die Strecke Zürich–Zug–Luzern, sowie andererseits weitere dringende Projekte geprüft und priorisiert. In die Finanzsimulationen fliessen aber auch der Bedarf von Unterhalt und Betrieb für das gesamte Bahnnetz ein. Dementsprechend ist es zu früh, heute bereits über den exakten Umfang und den Inhalt des Ausbauschnittes 2030 zu spekulieren. Es wäre bedauerlich, wenn der Ausbau des Zimmerbergs in diesem zweiten Ausbauschnitt nicht finanzierbar wäre.

Der Kapazitätsausbau Zürich–Zug–Luzern wird es wohl weiterhin schwierig haben, denn: Der Kanton Luzern hat primär den Tiefbahnhof im Fokus. Der Kanton Zürich ist auf einer Vielzahl von Einfallsachsen mit Ausbauwünschen konfrontiert: Er hat ein hohes kantonales Interesse am Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, dann zusammen mit der Ostschweiz am Ausbau zwischen Zürich und Winterthur (Brüttener-Tunnel). Das Gleiche gilt für den Kanton Aargau, wo es unter anderem um den Honeret- und den Chestenberg-Tunnel geht. Vor diesem regionalpolitischen Hintergrund besteht das Risiko, dass es für die Achse Zug–Zürich keine ausreichende Interessensvertretung gibt. Erfahrungsgemäss ist es ungenügend, wenn Zug alleine dafür kämpft. Ohne Zürich, auf dessen Gebiet ein Zimmerberg-Tunnel hauptsächlich liegt, geht es

nicht. Entsprechend besteht die Gefahr, dass der Ausbau auf der Linie Zürich–Zug–Luzern erst nach den Ausbauten Zürich–Winterthur und Stadelhofen erfolgt. Für den Ausbau am Zimmerberg spricht jedoch das vom Bundesamt für Verkehr (BAV) berechnete herausragende Nutzen-Kosten-Verhältnis und dass das Vorhaben ZBT II bereits zwei Mal Bestandteil einer erfolgreichen Volksabstimmung war. Damit ist neben den wirtschaftlichen Argumenten auch eine sehr hohe politische Legitimität gegeben. Diese Argumente wird der Regierungsrat weiterhin ins Feld führen. Es wird somit weitere Anstrengungen, vor allem mittels Allianzen brauchen, um den Zimmerberg-Ausbau in absehbarer Zeit zu ermöglichen.

4.5. Wenn die FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 angenommen wird: Wie kann sich der Kanton Zug wirkungsvoll dafür einsetzen, dass die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnel II vom Bund vorangetrieben wird? (Frage 5 Interpellation Burch/Lötscher)

Ist der Regierungsrat bereit, nach einer allfälligen Annahme von FABI sich bei der Projektierung des Kapazitätsausbaus Thalwil–Zug für einen seriösen und umfassenden Variantenvergleich zwischen ZBT II und ZBL einzusetzen? Wenn Ja – wie gedenkt der Regierungsrat hier vorzugehen? Ist er namentlich bereit, interessierte Kreise im Vorfeld beizuziehen? (Frage 1 Interpellation Stuber)

Wie erwähnt, braucht der Kanton Zug Partner: Allen voran den Kanton Zürich, auf dessen Gebiet der ZBT II, wie auch die denkbaren Varianten dazu grösstenteils zu liegen kämen. Gegen den Willen des Kantons Zürich oder der Metropolitanregion Zürich wird es sehr schwierig, Bahnausbauten beim Bund durchzusetzen. Bisher hat der Kanton Zürich, auf dessen Mitwirken wir angewiesen wären, die Variante ZBL klar verworfen (z.B. Standesinitiative für die rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich–Thalwil–Zug, Einzelinitiative KR-Nr. 279/2011). Ebenso soll der Schulterschluss mit den Kantonen der Zentralschweiz weiter gepflegt werden. Im Positionspapier der Zentralschweizer Regierungen wurde festgehalten, dass der ZBT II nicht im Alleingang, sondern mit Unterstützung der Allianz Bahnausbau (öV-Regionen der Zentralschweiz, Ostschweiz, Zürich) voranzutreiben sei.

Ein erfolgreiches Wirken beginnt im Kanton Zug selber, indem sich alle Kräfte dafür aussprechen, dass der Bund den Kapazitätsausbau Thalwil–Zug möglichst rasch mittels eines entsprechenden Auftrages des BAV an die SBB planerisch an die Hand nimmt. Erst sekundär ist dann die Frage der genauen Linienführung und die Prüfung von Varianten anzugehen. Eine sofortige Verstrickung in Variantenfragen zum heutigen Zeitpunkt wird den Bund voraussichtlich eher hemmen, die Planung rasch aufzunehmen. Die Frage ist deshalb nicht, ob sich der Regierungsrat «nach der Annahme von FABI (...) für einen Variantenvergleich zwischen ZBT II und ZBL einzusetzen» bereit ist, sondern, ob er sich vorab erfolgreich dafür einsetzt – zusammen mit allen anderen Kräften und Partnern – dass die Planung am Zimmerberg für den nächsten Ausbauschnitt überhaupt startet. Wenn dies gelungen ist, wird der Regierungsrat vom BAV verlangen, dass der Bund die Bestvariante festlegt und dazu mögliche Alternativen prüft, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die Vor- und Nachteile in der für den Entscheid relevanten Tiefe aufzeigt. Dieses Anliegen hat der Regierungsrat schon mehrfach beim Bund eingebracht. Diesbezüglich gilt nach wie vor das, was in der erwähnten Interpellation von Hans Christen u.a. (Vorlage 2013.2 - 13804, zu Frage 2) ausgeführt worden ist.

Der Regierungsrat erwartet, dass die kommenden Planungsarbeiten durch das BAV einerseits zusammen mit der SBB durchgeführt werden und andererseits mit den betroffenen Kantonen, welche für den Regionalverkehr mitverantwortlich sind. Über den Einbezug weiterer Kreise entscheidet das BAV. In Anbetracht der hohen Relevanz des Bahnausbaus für den Kanton und um die Haltung des Regierungsrats zum nächsten Ausbauschnitt von FABI breiter abstützen zu

können, ist der Regierungsrat bereit, der öV-Kommission des Kantonsrats die Planungsergebnisse in geeigneter Weise vor der kantonalen Stellungnahme zum nächsten Ausbauschnitt 2030 zu unterbreiten.

4.6. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Variante Zimmerberg-Light und allfälligen weiteren Varianten? (Frage 6 Interpellation Burch/Lötscher)

Auch diesbezüglich kann auf die Antwort zur Interpellation von Hans Christen u.a. (Vorlage Nr. 2013.2 - 13804, dort insbesondere Ziff. 1 Bst. e und Antwort zu Fragen 2 und 5) verwiesen werden. Die dortigen Ausführungen gelten nach wie vor. Seit der damaligen Antwort sind dem Regierungsrat keine anderen Beurteilungen von Nutzen und Kosten einzelner Projekte bekannt.

Dass beim Variantenentscheid des Bundes auch mögliche Alternativen, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie Vor- und Nachteile geprüft werden, ist eine Forderung des Regierungsrats, die er unter anderem ausdrücklich in seiner Vernehmlassungsantwort zur FABI-Vorlage vom 31. März 2011 formuliert hat. Insofern war und ist der Regierungsrat der Ansicht, dass auch Varianten in der für den Entscheid relevanten Tiefe evaluiert werden müssen.

Für die Beurteilung der künftigen FABI-Vorhaben wird auch der Regierungsrat den Nutzen der möglichen Varianten abwägen. Zentral ist somit, welches Bahnangebot mit welchem Nutzen für den Kanton Zug zur Verfügung stehen wird und welches Entwicklungspotenzial die Bahninfrastruktur danach noch zulässt. Darüber hinaus sollte die gewählte Variante unter den betroffenen Kantonen mehrheitsfähig sein, da sie sonst auf nationalem Parkett Schiffbruch erleiden würde.

4.7. Macht der Bau des Tiefbahnhofes Luzern ohne gleichzeitigen Ausbau des Abschnittes Thalwil–Zug in den Augen des Regierungsrates Sinn? Wie stellt sich der Regierungsrat zur Möglichkeit, letzteren Ausbau zu etappieren und gleichzeitig vorzufinanzieren, um dessen Realisierung zu beschleunigen? Teilt die Regierung die Aussage, dass die Etappierung nur mit der Variante Zimmerberg light möglich ist? (Frage 3 Interpellation Stuber)

Die umfassendste und für alle Projekte massgebende Beurteilung hat der Bund vorgenommen. Für die hier interessierenden Projekte haben wir dies in der Antwort zur Interpellation von Hans Christen u.a. (Vorlage Nr. 2013.2 - 13804, dort insbesondere Ziff. 1 Bst. e) ausgeführt: Der Ausbau Thalwil–Zug mittels des ZBT II hat ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von +1,4, dies ohne Tiefbahnhof Luzern. Zieht man diesen Bahnhof mit in die Betrachtung ein, reduziert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf +0,9. Die bisherigen Überlegungen in STEP legen nahe, dass der Tiefbahnhof Luzern erst in zweiter Dringlichkeit zu erwarten ist. Vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Mittel und der Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses durch den Tiefbahnhof ist es nach Meinung des Regierungsrates nur sinnvoll, zuerst den Kapazitätsausbau Thalwil–Zug und erst dann den Tiefbahnhof Luzern zu realisieren.

Angesichts des guten Nutzen-Kosten-Verhältnisses hat der Bund bisher andere Varianten als diejenige eines Basistunnels am Zimmerberg verworfen. Bis keine anderen Erkenntnisse vorliegen, bevorzugt auch der Regierungsrat den Basistunnel, welcher nicht aufgeteilt werden kann. Andere Varianten wie «Zimmerberg light» können rein technisch gesehen etappiert werden; ob dies notwendig ist und Sinn macht, müsste ein Variantenstudium zeigen. Allerdings wird durch das etappierte Bauen das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamten Variante nicht besser. Auf die Frage der Vorfinanzierung wird in der nachfolgenden Antwort noch näher eingegangen. Deshalb ist die Frage der Vorfinanzierung einer Etappierung verfrüht.

4.8. Ist der Regierungsrat bereit, in der nächsten anstehenden Finanzplanung die reservierten 400 Millionen für die Vorfinanzierung von Bahninfrastrukturausbauten mit zu berücksichtigen? (Frage 4 Interpellation Stuber)

Der Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten vom 26. November 2009 (BGS 751.32) regelt die Bedingungen, unter welchen der Kanton bereit ist, auf eine Vorfinanzierung von Bahnprojekten des Bundes mit maximal 400 Millionen Franken einzugehen. Der Beschluss ist auf zehn Jahre befristet und läuft im Februar 2020 aus. Grundsätzlich ist zu beachten, dass damit nur Projekte vorfinanziert werden können, die in den Planungen des Bundes zur Umsetzung vorgesehen sind. Sofern die Bundesversammlung mit dem nächsten Ausbauschnitt Bahninfrastrukturen im Interesse des Kantons Zug beschliesst, das BAV einer Vorfinanzierung gemäss Art. 58 c neu des Eisenbahngesetzes (EBG SR 742.101) zustimmt und die im Kantonsratsbeschluss aufgeführten weiteren Bedingungen erfüllt sind, ist der Regierungsrat bereit, eine entsprechende Vorfinanzierung im Kantonsrat zu beantragen. Der Regierungsrat ist auch bereit, die entsprechenden Geldflüsse im Finanzplan aufzunehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Mittel nicht sofort, sondern über mehrere Jahre, im Verhältnis zum Baufortschritt bereitgestellt werden müssten.

4.9. Wie beurteilt der Regierungsrat die kürzlich angepassten Fahrplanlagen zwischen Zürich und Lugano über das Jahr 2020 hinaus? Begrüsst der Regierungsrat die mit FABI veränderten Grundprioritäten – Kapazitätsausbau und Ausbau Knotenprinzip – und damit die Absage an die Beschleunigung als Priorität? Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass der Fahrzeitgewinn von 4 Minuten dank ZBT II gegenüber ZBL für die Strecke Zürich–Mailand unter all diesen Umständen nicht mehr von Bedeutung ist? (Frage 5 Interpellation Stuber)

Das sogenannte Zielkonzept der SBB im Gotthardverkehr verfolgt die Stossrichtung, die Reisezeit zwischen Zürich und Milano, welche nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels drei Stunden und drei Minuten betragen würde, auf unter drei Stunden zu reduzieren. Der Regierungsrat beobachtet dieses Vorhaben der SBB sehr kritisch. Ohne den ZBT II hätte dieses Konzept mit grosser Wahrscheinlichkeit negative Auswirkungen auf das übrige Bahnangebot zur Folge. Die wenigen Minuten Reisezeitgewinn wären im Verhältnis zur Gesamtreisezeit nach Milano für Kundinnen und Kunden unbedeutend. Umgekehrt hätte insbesondere die Gemeinde Baar erhebliche Verschlechterungen des Bahnangebots in Kauf zu nehmen, da die Luzerner Interregio-Züge nicht mehr in Baar anhalten könnten. Im Rahmen der weiteren Fahrplanarbeiten wird sich der Regierungsrat vehement dafür einsetzen, dass auch nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels das Bahnangebot im Kanton mindestens dem heutigen Umfang entsprechen wird.

Die Grundprioritäten des STEP, welches auf Kapazitätsausbau und den Ausbau des Knotenprinzips setzt, können vom Regierungsrat insofern unterstützt werden, als dass Massnahmen zum Kapazitätsausbau, Massnahmen mit alleinigem Ziel einer Reisezeitverkürzung vorgezogen werden. Dies heisst nicht, dass Massnahmen zum Kapazitätsausbau, welche eine Reisezeitverkürzung mit sich bringen, wie zum Beispiel beim ZBT II, deswegen nicht befürwortet würden. Für die Verkehrsmittelwahl ist die Gesamtreisezeit ein wesentliches Kriterium, welches unter anderem zur Verkehrsverlagerung beitragen kann. In gewissen Fällen ist die Beschleunigung der Fahrzeit der Züge auch aus planerischer Sicht unumgänglich. So lässt sich der Ausbau des Knotenprinzips meist nur durch die Beschleunigung von Fahrzeiten zwischen den Knotenpunkten erreichen. In anderen Fällen kann auch die Wirtschaftlichkeit eines Angebots oder die Streckenkapazität durch schnellere Fahrzeiten erheblich verbessert werden. Mit FABI wird im Art. 48c, Abs. 2 des EBG verlangt, dass einem Ausbauschnitt ein betriebs- und volkswirt-

schaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde liegen muss. Da Fahrzeitreduktionen die Wirtschaftlichkeit von Angebotskonzepten positiv beeinflussen können, wird dieser Effekt vom Regierungsrat nicht bekämpft.

Die Vor- und Nachteile eines Fahrzeitgewinns am Zimmerberg können nicht anhand der Minutenzahl beurteilt werden. Die Einsparungen differieren je nach Relation, der Zugsgattung und dem konkreten Angebotskonzept erheblich und können ein Vielfaches der in der Frage erwähnten vier Minuten betragen. Beispielhaft sei erwähnt, dass die Fahrzeitreduktion bei einer Fahrt via ZBT II beim Luzerner Interregio-Zug, der bisher in Thalwil anhält, zwangsläufig wesentlich grösser ist, als beim Gotthardzug, der in Thalwil durchfährt. Es ist zu beurteilen, wie viele Reisende von welcher Reduktion der individuellen Reisezeit profitieren könnten. Es können auch Einsparungen beim Fahrzeug- und Personalaufwand ins Gewicht fallen, wenn dank kürzerer Fahrzeiten Fahrzeugumläufe eingespart werden. Für die klare Beurteilung dieser Fragen müssen umfangreiche Planungsarbeiten geleistet werden. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass der Bund diese Fragen bald gemeinsam mit der SBB und den Nachbarkantonen angeht.

5. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 14. Januar 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart