

INTERPELLATION VON GUIDO KÄCH
BETREFFEND BETRIEBS- UND INFRASTRUKTURKOSTEN FÜR DEN
ÖFFENTLICHEN VERKEHR
(VORLAGE NR. 1185.1 - 11322)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 11. NOVEMBER 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 22. Oktober 2003 hat Kantonsrat Guido Käch eine Interpellation betreffend Betriebs- und Infrastrukturkosten für den öffentlichen Verkehr eingereicht.

I. Vorbemerkungen

Mit der Interpellation werden Fragen zu den Bruttobetriebskosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug für die letzten 10 Jahre und zu den Infrastrukturkosten der nächsten 5 Jahre gestellt. Die recht komplexen Gesetze und Verordnungen des Bundes und der umliegenden Kantone wurden im Betrachtungszeitraum der Interpellation zum Teil angepasst. Dies führt dazu, dass Zahlen, bei denen die Finanzströme verändert wurden, nicht mehr direkt vergleichbar sind.

Aus der Sicht der öffentlichen Hand sind die Abgeltungen (ungedeckten Kosten) der Transportunternehmungen relevant. Es ist nur der Aufsichtsbehörde (BAV) möglich die Kostenrechnungen aller im Kanton tätigen Transportunternehmungen zu beurteilen.

Neben Nachbarkantonen und Gemeinden nehmen zahlreiche Behörden (z.B. BAV, ARE, Preisüberwacher), Unternehmungen (z.B. SBB, ZVB, Postauto, Cisalpino) und Organisationen (z.B. ZVV, Tarifverbünde, Alptransit) Einfluss auf Kosten und Erträge des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug. Dies macht die Vermittlung eines um

fassenden Überblicks über alle Kosten und deren Veränderung unmöglich. Die nachstehenden Ausführungen konzentrieren sich daher auf die finanziellen Auswirkungen aus Betrieb und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, welche beim Kanton Zug wirksam sind.

II. Beantwortung der Fragen

1. Betriebskosten

1.1. Wie viel kostete brutto der Betrieb des öffentlichen Verkehrs in den letzten 10 Jahren für die SBB (nur Regionalverkehr) den Kanton Zug und die Gemeinden?

Eisenbahn Regionalverkehr

Bis 1995 wurden die ungedeckten Bahnbetriebskosten vollständig vom Bund getragen. Seit 1996 bestellen aufgrund des revidierten Eisenbahngesetzes (SR 742.101) Kantone und Bund gemeinsam das Angebot des Regionalverkehrs. Die Federführung für die Bestellung des Angebots einer Linie hat derjenige Kanton mit dem grössten Streckenanteil. Die Abgeltung wird mit einem interkantonalen Verteilschlüssel unter den Kantonen aufgeteilt. Der Bund beteiligt sich anteilmässig bis zu einem durch ihn festgelegten Höchstbetrag an den ungedeckten Kosten. Die restliche Abgeltung ist durch den Kanton zu finanzieren. Im Kanton Zug beteiligen sich die Gemeinden gemäss § 6 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (BGS 731.31) zu $\frac{1}{4}$ an den ungedeckten kantonalen Kosten des Regionalverkehrs.

Regionaler Busverkehr

Bis 1995 wurden die ungedeckten Betriebskosten der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) durch Kanton und Gemeinden getragen. Seit 1996 regelt das revidierte Eisenbahngesetz auch den regionalen Busverkehr analog dem Eisenbahnverkehr. Unter der Federführung des Kantons bestellen und finanzieren Kanton und Bund das Angebot gemeinsam. Nach Abzug des Bundesanteils übernehmen der Kanton $\frac{3}{4}$ und die Gemeinden $\frac{1}{4}$ der Abgeltung.

Für den regionalen Personenverkehr wurden in den letzten 10 Jahren nachstehende Beträge durch den Kanton Zug an die Transportunternehmungen (SBB, ZVB, Postauto) abgegolten (brutto) und den Gemeinden anteilmässig in Rechnung gestellt:

Jahr	Abgeltung Bahn Fr.	Abgeltung Bus Fr.	Total Abgeltung (Kt.+Gd.) Fr.	Differenz Vorjahr	Anteil Ge- meinden Fr.
1994	39'569 (nur S-Bahn)	10'971'073	11'010'642	- 4,3 %	2'776'126
1995	172'011 (nur S-Bahn)	10'438'804	10'610'815	- 3,6 %	2'745'636
1996	4'858'291	9'646'780	14'505'071	+ 36,0 %	4'021'010
1997	4'365'983	8'835'464	13'201'447	- 9,0 %	3'479'112
1998	3'885'288	8'860'533	12'745'821	- 3,8 %	3'186'455
1999	3'379'943	8'800'347	12'180'290	- 4,4 %	3'045'073
2000	3'585'401	9'219'103	12'804'504	+ 5,1 %	3'201'126
2001	3'919'162	9'919'302	13'838'464	+ 7,8 %	3'459'616
2002	3'902'168	10'354'472	14'256'640	+ 3,0 %	3'564'160
2003	3'779'038	11'465'632	15'244'670	+ 6,9 %	3'811'168

Ortsbusverkehr

Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr können die Gemeinden ergänzend zum Regionalverkehr, Ortsverkehrsleistungen bestellen. Die Abgeltung dieses Verkehrs wird vollständig durch die jeweiligen Gemeinden getragen.

Die Zuger Gemeinden haben in den letzten 10 Jahren nachstehende Beträge für den Ortsverkehr an die Transportunternehmungen (ZVB und Postauto) abgegolten:

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Ortsverkehr Mio. Fr.	2,76	2,74	2,87	2,97	3,03	3,02	3,07	3,37	3,67	3,80

Tarifverbund Zug

Die Einnahmen aller Transportunternehmungen für Fern-, Regional- und Ortsverkehr setzen sich aus internationalen und nationalen Billetten sowie aus Abonnements zusammen. Für gemeinsame regionale Fahrausweise werden Tarifverbunde gebildet. Dies führt zu Einnahmenausfällen bei den Transportunternehmungen. Der Kanton Zug finanziert die Einnahmenausfälle des Tarifverbund Zug gemäss § 10 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Umfang von jährlich brutto Fr. 1,8 Millionen (Budget 2004), woran sich die Gemeinden und Nachbarkantone im Umfang von Fr. 0,8 Millionen beteiligen. Basis dazu ist die Vereinbarung aus dem Jahr 1994 mit den Transportunternehmungen und den Nachbarkantonen.

1.2. *Was wird der Betrieb des gesamten öffentlichen Verkehrs (inkl. Stadtbahn und "Bahn und Bus aus einem Guss") brutto in den nächsten Jahren kosten? Dies aufgeteilt nach Bahn und Bus, bezogen auf die SBB (nur Regionalverkehr), den Kanton und die Gemeinden?*

Zukünftige Bahnkosten

Für das Jahr 2004 wird sich die Abgeltung für das Regionalverkehrsangebot (S-Bahn und übrige Regionalzüge) im Kanton Zug um rund Fr. 220'000.-- auf Fr. 4 Millionen erhöhen. Dieser Bruttobetrag beinhaltet die Gemeindeanteile von $\frac{1}{4}$ (Fr. 1 Million). Folgende Gründe führen zu den Mehrkosten: Neufestsetzung des Kantonsanteils durch den Bund von 58 auf 60 Prozent aufgrund wirtschaftlicher Kenngrössen; Folgekosten unproduktiver Fahrzeugumläufe wegen Kapazitätsengpässen im Raume Luzern; zusätzliche Sicherheitsmassnahmen in der S-Bahn Zürich in Randstunden.

Ab dem Jahr 2005 werden die Mehrkosten für den Angebotsausbau der Stadtbahn Zug von Fr. 2 Millionen prognostiziert, wie sie in der Stadtbahnvorlage ausgewiesen waren. Die Federführung für dieses Angebot - welches gemeinsam mit dem Bund und den Kantonen Luzern, Schwyz und Uri bestellt wird - liegt beim Kanton Zug. Die Abgeltungen für das Stadtbahnkonzept sind in einem Betreibervertrag zwischen dem Kanton Zug und den SBB AG vereinbart. Der Vertrag definiert neben dem Angebot die Qualität der Fahrzeuge und sichert die Kosten des Angebotes mindestens bis zum Jahr 2007 zu. Mit dem Betreibervertrag, der im Jahr 2001 unterzeichnet wurde, sind jedoch übergeordnete Einflüsse, insbesondere die Beteiligung des Bundes (welche sich seit 2001 bereits von 44 % auf 40 % reduziert hat) oder eine Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes (welcher sich von 2,7 % auf 3,5% erhöht hat) nicht abgesichert. Die SBB AG ist bereits jetzt schon mit Mehrkosten konfrontiert, die sie geltend machen will. Unseres Erachtens ist der Vertrag für den Kanton Zug gut abgefasst, so dass wir keinen Verhandlungsspielraum ausserhalb einer Teuerung seit Vertragsabschluss oder dem veränderten Mehrwertsteuersatz sehen. Bis zur 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug sehen wir **keine Angebotsausbauten bis 2008** vor, so dass sich die Abgeltung im Rahmen der Teuerung entwickeln wird.

Für die Züge der S-Bahn Zürich (S1, S9, Zusatz- und Reservezüge) liegt die Federführung beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), über das Fahrplanangebot 2005 entscheidet der Verkehrsrat des Kantons Zürich. Im Kanton Zug ist für die nächsten Jahre **kein Angebotsausbau bis 2008** vorgesehen, es könnten jedoch andere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Wir gehen von einer unveränderten Abgeltung für die

S-Bahn Zürich von Fr. 1,5. Millionen aus, die sich im Rahmen der Teuerung entwickeln kann.

Folgende Effekte können in den Prognosen nicht berücksichtigt werden:

- Regionalverkehrsleistungen werden immer in Zusammenarbeit mit dem Bund und oft in Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen bestellt. Wenn bei diesen Partnern Paradigmenwechsel vorgenommen würden, hätte dies auch Folgen für den Kanton Zug.
- Zukünftig veränderte Rahmenbedingungen der Bundesgesetzgebung (z.B. weitere Erhöhung der Mehrwertsteuer, veränderte Rechnungslegungsrichtlinien, Bahnreform 2, NFA (Aufgabenteilung), Sparprogramme des Bundes, etc.) können die Abgeltungsbeträge verändern.

Zukünftige Buskosten

Gemäss den Vorlage Nrn. 1171.1/.2 - 11286/87 betreffend Genehmigung der Abstimmung des Zuger Busnetzes auf die Stadtbahn Zug und eines vorgezogenen Budgetkredits 2005, erhöhen sich die zukünftigen Betriebskosten für die Anpassungen beim Bus um Fr. 2,5 Millionen. Die gesamten Betriebskosten der Transportunternehmungen werden zudem durch nicht beeinflussbare Effekte (Mehrwertsteuer, Pensionskasse, kapazitäts- und verkehrsraumbedingte Folgekosten) weiter erhöht. Die gesamte Abgeltung für Buskosten (ZVB und Postauto) zu Lasten des Kantons Zug wird für 2004 Fr. 12.5 Millionen betragen und ab 2005 Fr. 16.5 Millionen. Diese Beträge reduzieren sich je um $\frac{1}{4}$ (2004: Fr. 3.15 Millionen / 2005: Fr. 4.075 Millionen), den die Gemeinden mitfinanzieren.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass das Bussystem jährlich auf die veränderte Situation im Strassenraum hin überprüft und mit Feinkorrekturen allenfalls angepasst werden muss. Entscheidend ist dabei die Entwicklung der Verkehrszunahme auf der Strasse (Staufolgekosten für längere Fahrzeiten) und der Nachfrage im Bus (Erhöhung der Buskapazität wegen Transportpflicht gemäss Eidg. Transportgesetz; Art. 3). Mit dem Konzept "Bahn und Bus aus einem Guss" sind aus heutiger Sicht gute Voraussetzungen gegeben, dass die Folgen der Verkehrszunahme in den nächsten 3 Jahren keine weiteren Mehrkosten verursachen, da lange, staugefährdete Linien gebrochen werden können und auf frequenzstarken Strecken der Verkehr mit der Stadtbahn aufgefangen werden kann.

Folgende Effekte können für das Busangebot der nächsten Jahre nicht prognostiziert werden:

- Zukünftig veränderte Rahmenbedingungen der Bundesgesetzgebung (z.B. Erhöhung der Mehrwertsteuer, CO₂-Abgabe, veränderte Rechnungslegungsrichtlinien, NFA (Aufgabenteilung), Sparprogramme des Bundes, etc.)
- Veränderte Kostenteiler zwischen Bund und Kantonen

1.3. Wie erfolgte bzw. wie erfolgt die Aufteilung der obigen Kosten zwischen Bund/SBB, Kanton und Gemeinden?

Als Basis der heutigen Kostenaufteilung ist das 1995 revidierte Eisenbahngesetz des Bundes (EBG). Vor der Revision wurde den Transportunternehmungen jährlich das entstandene Defizit im Nachgang ausgeglichen. Seit 1996 vergeben Bund und Kantone die Regionalverkehrsleistungen aufgrund von Offerten der konzessionierten Transportunternehmungen im Voraus und kennen dadurch die Abgeltungen pro Jahr und Linie.

Für das offerierte Angebot berechnen die Transportunternehmungen neben den Kosten die erwarteten Einnahmen. Das Risiko, ob diese Einnahmen am Markt erzielt werden können, trägt dabei die jeweilige Transportunternehmung. Die restlichen ungedeckten Kosten werden als Abgeltung durch Bund und Kantone beglichen.

Die Bundesverordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV 742.101.2) regelt die Kantonsbeteiligung für den Regionalverkehr. Gemäss dieser Verordnung sind ca. alle 4 Jahre die Schlüssel zwischen Bund und Kantonen nach einem vorgegebenen Muster neu zu berechnen (für die Dauer von 2004 bis voraussichtlich 2007 wird der Anteil des Kantons Zug von 58 auf 60 Prozent erhöht).

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr 751.31 sieht im § 6 vor, dass die Gemeinden $\frac{1}{4}$ der Fehlbeträge des Verkehrs mit regionaler Bedeutung mittragen und der Kanton $\frac{3}{4}$ der Abgeltung übernimmt.

2. **Infrastrukturkosten**

2.1. *Welche Infrastrukturkosten (Planungs- und Baukosten) wurden brutto für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug in den letzten 10 Jahren durch Kanton und Gemeinden (ohne SBB) aufgewendet, dies aufgegliedert nach Bahn und Bus und nach Projekten?*

Für Investitionen in feste Anlagen des öffentlichen Verkehrs wurden durch den Kanton Zug in den letzten 10 Jahren folgende Beiträge an Anlagen von SBB und ZVB ausgerichtet:

Jahr	1993 - 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Mio. Fr.	Keine	Bahnhof Zug 0.1	ZVB-Stützpunkt 3.7	Bahnhöfe Zug, Cham 2.8	Bahnhöfe Zug, Cham 5.1	Bahnhof Zug 2.5	Bahnhöfe Zug, Baar, Rotkreuz 3.9

Die Direktinvestitionen der Baudirektion für Busspuren, Signalsteuerungen, Haltestellen etc. werden in einer sogenannten "Schattenrechnung" erfasst und die Folgekosten im jährlichen Rechenschaftsbericht der Volkswirtschaftsdirektion veröffentlicht. Folgende Investitionen wurden in den letzten 10 Jahren getätigt (Rechnung 2003 ist noch nicht abgeschlossen, sie wird in etwa wie das Vorjahr abschliessen):

Jahr	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Fr.	1'172'000	396'250	114'500	180'550	231'175	224'025	612'550

Jahr	2000	2001	2002	2003
Fr.	2'368'314	597'211	557'517	liegt noch nicht vor

Diese Zahlen beinhalten alle Investitionsbeiträge, welche direkt dem öffentlichen Verkehr dienen. Strassen welche durch Busse mitbenutzt werden oder Brücken und Unterführungen welche als Kreuzungsbauwerke zu öV-Achsen gebaut werden, sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

2.2. Welche Infrastrukturkosten (Planungs- und Baukosten) werden brutto für den öffentlichen Verkehr (ohne SBB) mutmasslich in den nächsten 5 Jahren anfallen?

Für die Umsetzung der Vorhaben des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des beschlossenen Teilrichtplans Verkehr für die nächsten 5 Jahre sind folgende Kosten geplant:

1. Etappe Stadtbahn Zug

Gemäss Volksabstimmung vom 4. März 2001 zur 1. Etappe Stadtbahn Zug:

- Projektierung und Bau der Stadtbahn Fr. 67 Millionen
- Kantonsbeitrag an Unterführungen der Gemeinden Fr. 3,5 Millionen

Das Projekt steht mitten in der Realisierung. Aus heutiger Sicht können die Kosten eingehalten werden.

Planungs- und Projektierungskredite des öffentlichen Verkehrs

Gemäss der Vorlage Nr. 1168.2 - 11279 betreffend Planungs- und Projektierungskredite des öffentlichen Verkehrs ist vorgesehen:

- Projektierung der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug Fr. 6,2 Millionen
- Planungskredit für einen leistungsfähigen Feinverteiler Fr. 4,2 Millionen
- Projektierungskredit für einen leistungsfähigen Feinverteiler Fr. 3,9 Millionen

Strassenbauprogramm

Gemäss der Vorlage Nr. 1160.1 - 11265 über das Strassenbauprogramm 2004 bis 2011 ist vorgesehen:

- Investitionsanteile für regionale Buslinien Fr. 8 Millionen z.B. für (Bushaltestellen, Signalsteuerungen, Wendeschlaufen etc.)

Zimmerberg-Basistunnel

Mit Schreiben vom 25. September 2003 des Vorstehers des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist vorgesehen:

- Beginn der Planungsarbeiten am Zimmerberg Basistunnel im Jahr 2004. Die Finanzierung der Planungsaufwände ist im Rahmen von NEAT I Phase 1 sichergestellt. Für den Kanton Zug sind keine Planungskredite vorgesehen.

2.3. *Was kostete bzw. kostet die Wartung und der Unterhalt der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr (ohne SBB) in den vergangenen 10 bzw. in den zukünftigen 5 Jahren?*

Die Wartung der Eisenbahninfrastruktur hat dem Kanton Zug bisher keine direkten Kosten verursacht. Vor 1996 wurden die ungedeckten Kosten durch den Bund übernommen. Seit 1996 wird eine Infrastrukturbenutzungsgebühr im Rahmen der Regionalverkehrsloosen eingerechnet. Diese Gebühr wird u.a. mit der Abgeltung, welche in der Beantwortung der Frage 1.1. aufgezeigt ist, gedeckt.

Die Regelung bei der 1. Etappe der Stadtbahn Zug sieht gemäss Vorlage nach der Realisierung jährliche Folgekosten von rund Fr. 0,5 Millionen für den Unterhalt der Anlagen vor.

Die Folgekosten der Businfrastruktur gemäss "Schattenrechnung" der letzten Jahre sind für Zinsen und Abschreibungen:

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
623'784	614'443	620'838	588'496	609'610	748'647	845'275	Ca. 0.9 Mio.

Für die zukünftige Entwicklung gehen wir von jährlich rund Fr. 1 Million aus.

3. *Welche im Stadtbahnprojekt geplanten Vorhaben sind nach der Umsetzung des Konzepts "Bahn und Bus aus einem Guss" (Vorlage Nr. 1171.2 - 11287) noch nicht realisiert (Busanbindungen, Park+Ride-Anlagen, etc.)? Welche Betriebs- und Infrastrukturkosten würden anfallen, um allfällige Lücken zu schliessen?*

Es sind keine Vorhaben mehr offen, denn mit der 1. Etappe der Stadtbahn Zug werden alle Bushöfe und P+R-Anlagen an den grossen Bahnhaltstellen realisiert sein. Die mit der Vorlage "Bahn und Bus aus einem Guss" verbundenen Anpassungen (Haltstellen, Wendeschleifen) sind wie bisher im Strassenbauprogramm enthalten und werden durch die Baudirektion erstellt.

Weitere Haltestellen werden erst im Rahmen der 1. Teilergänzung geprüft (zusätzliche Haltestellen und deren Erschliessung). Allenfalls könnten in der Folge Park + Ride-Anlagen der Gemeinden, an denen sich der Kanton beteiligen kann, zur Diskussion stehen. Solche sind zur Zeit nicht beantragt.

4. *Wie sollen die vorgeschlagenen Mehrausgaben für den Betrieb des Transportsystems und die Kosten für neue, noch nicht beschlossene Infrastrukturen finanziert werden?*

Angebotsverbesserungen werden zunächst durch die Kundinnen und Kunden finanziert. Für das zukünftige Angebot "Bahn und Bus aus einem Guss" sollen Tarifierhöhungen und Mehrfrequenzen zu Mehrerlösen von rund Fr. 1 Million führen. Die Erlöse aus allen Fahrausweisen sind jeweils in der Abgeltung des Kantons bereits berücksichtigt. Von den resultierenden Abgeltungsbeiträgen werden die Beiträge des Bundes und anderer Kantone abgezogen. Die restliche Abgeltung für den Betrieb von Bahn und Bus im Regionalverkehr werden im Kanton Zug der Laufenden Rechnung belastet. Die Beiträge der Gemeinden werden ebenfalls der Laufenden Rechnung gutgeschrieben.

Die in der Vorlage Nr. 1168.1 - 11278 beantragten Planungs- und Projektierungskosten werden der Investitionsrechnung des Kantons Zug belastet. Für die Investitionen der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug wird im Rahmen der Projektierung geklärt, zu welchem Zeitpunkt und für welche Elemente sich Bund (Bahn 2000 und evtl. Alptransit) bzw. die SBB an vorinvestierten Anlageteilen beteiligen werden. Falls auf nationaler Ebene der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative angenommen wird, könnten für den leistungsfähigen Feinverteiler allenfalls Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm an die Investitionskosten beantragt werden.

III. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 11. November 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio