



Kantonsratsbeschluss

betreffend Investitionsbeitrag zum Ausbau der Strecke Thalwil - Zug im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich

Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission
vom 8. Juni 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Staatswirtschaftskommission (Stawiko) hat die Vorlage Nr. 1930.2 - 13396 an der Sitzung vom 8. Juni 2011 beraten. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte und Detailberatung
3. Finanzielle Beurteilung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Der Bericht des Regierungsrates enthält alle relevanten Informationen. Mit der 4. Teilergänzung wird der durchgehende Halbstundentakt zwischen Zug und Zürich sichergestellt und die Direktverbindungen werden weiter verbessert. Die 4. Teilergänzung der Stadtbahn Zürich kostet insgesamt 93 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons Zug beträgt brutto 4.2 Mio. Franken, wobei 0.2 Mio. Franken für Projektierungskosten bereits angefallen sind. Nach Abzug des Beitrages aus den Infrastrukturfonds muss der Kanton Zug netto effektiv 2.7 Mio. Franken finanzieren. Gemäss Seite 3 ihres Berichtes ist die vorberatende Kommission für den öffentlichen Verkehr der Meinung, dass es sich dabei um eine relativ bescheidene Belastung handelt. Sie hat der Vorlage denn auch einstimmig zugestimmt.

2. Eintretensdebatte und Detailberatung

Die Angebotserweiterung hat eine Zunahme der Fahrgastzahlen zur Folge. Im Vorfeld der Beratung hat die Stawiko die Volkswirtschaftsdirektion angefragt, wie diese die Kapazität des Bahnhofes Zug (Perrons und Schienen) beurteile. Kann der Bahnhof die zusätzlichen Frequenzen dieser und weiterer Vorlagen verkraften und wann sind die Kapazitätsgrenzen erreicht? Wir wurden wie folgt informiert: «Ein Ausbau des Bahnhofes Zug ist für die S24 nicht vorgesehen. Die im Richtplan geplanten Ausbauten der Gleise 1 und 8 sind jedoch in anderen Zusammenhängen denkbar. Die heutige S 21 benutzt im Bahnhof Zug das Gleis 1. Das auf Seite 9 des regierungsrätlichen Berichtes beschriebene Wachstum der S24 findet auf tiefem Niveau statt, so dass die Perronanlagen beim Gleis 1 von der Kapazität her noch lange ausreichend sein werden. Vom Komfort her liegt das Gleis 1 jedoch für viele Reisende nicht ideal. Gerade gehbehinderte Reisende oder Reisende mit Gepäck müssen einen relativ weiten Umweg bis zum Lift gehen. Bei einem allfälligen künftigen Ausbau des Bahnhofes Zug müsste diesem Umstand vermehrt Rechnung getragen werden.

Anders sieht es auf den Perrons 4 und 5 aus, wo die Luzerner Fernverkehrszüge verkehren. Hier ist die Auslastung der Perrons zu Spitzenzeiten hoch. Die S24 kann auf diesen Perrons

aber eher eine Entlastung bringen, da es für einzelne Reisende auch interessant sein könnte statt dem Interregiozug die S24 nach Thalwil oder zum Flughafen zu benutzen.»

Die Stawiko begrüsst den Angebotsausbau, der im regionalen Personenverkehr eine Entlastung bringen wird. Wir weisen jedoch auch darauf hin, dass die Interregio- und Fernverkehrszüge zwischen Zug und Zürich HB bzw. Zürich Flughafen vielleicht gar nicht markant entlastet werden. Für diese Verbindungen dürfte die S24 keine Alternative darstellen, da sie aufgrund der vielen Haltestellen relativ lange braucht, um den Hauptbahnhof zu erreichen.

Die Stawiko ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten. In der Detailberatung wurde das Wort nicht mehr verlangt.

3. Finanzielle Beurteilung

Der Kostenteiler ist auf Seite 11 des regierungsrätlichen Berichtes ersichtlich. Dort zeigt sich, dass die Bruttokosten für den Kanton Zug 4.2 Mio. Franken betragen und dass der Bund aus dem «Infrastrukturfonds Aggloprogramm Zürich» 1.5 Mio. Franken beisteuert. Die effektive Nettobelastung beträgt somit 2.7 Mio. Franken. Dabei handelt es sich gemäss Antrag um einen Investitionsbeitrag. Auf Seite 12 führt die Regierung allerdings aus, dass Bund und Kantone ihre Beiträge an SBB-Eisenbahnprojekte in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen leisten, wie das in der Bundesgesetzgebung vorgesehen sei. Somit wird in der Bilanz des Kantons das Darlehen im Verwaltungsvermögen aktiviert, obwohl wahrscheinlich nie mit einer Rückzahlung gerechnet werden kann. Die Stawiko geht davon aus, dass dieses Darlehen in- nert nützlicher Frist auf den Erinnerungsfranken abgeschrieben wird.

Der Angebotsausbau der S24 führt auch zu einer Erhöhung der Abgeltungen, die der Kanton Zug ab dem Jahr 2014 bezahlen muss. Der Regierungsrat spricht auf Seite 12 seines Berichtes von rund 0,6 Mio. Franken. Noch vor der Sitzung hat sich die Stawiko bei der Volkswirtschafts- direktion erkundigt, wie sich dieser Betrag zusammensetzt und wurde wie folgt informiert: «Da sämtliche Variablen in der Vergleichsperiode ändern wurde das Total der den Kanton Zug betreffenden Abgeltung von S21 alt mit S24 neu verglichen:

Heutige S21

Strecke: Zug - Thalwil (Hauptverkehrszeit Zug - Zürich)
Angebot: Stundenakt (Hauptverkehrszeit Halbstundentakt)
Fahrzeuge: Altes einstöckiges Rollmaterial in Einfachtraktion
Abgeltung: Fr. 5,2 Mio. (Offerte SBB für das Jahr 2011)
Anteil Kanton Zug: Fr. 646'000.

Künftige S24

Strecke: Zug - Zürich
Angebot: Halbstundentakt durchgehend
Fahrzeuge: Doppelstockzüge in Doppeltraktion
Abgeltung: Fr. 9.9 Mio. (mittelfristige Planrechnung der SBB für das Jahr 2014)
Anteil Kanton Zug: Fr. 1'238'000.

Daraus entsteht eine Differenz von 592'000 Fr. Da das genaue Angebot vom ersten bis zum letzten Zug erst im Lauf des nächsten Fahrplanverfahrens geklärt werden kann und da für das Jahr 2014 noch keine verbindliche Offerte vorliegt wurden die Mehrkosten auf Fr. 600'000 +/- 20 % geschätzt.»

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen einstimmig, auf die Vorlage Nr. 1930.2 - 13396 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 8. Juni 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Staatswirtschaftskommission
Der Präsident: Gregor Kupper