



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Zug, 8. Juli 2011 ek

Vernehmlassung zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) - Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 31. März 2011 laden Sie uns zur Stellungnahme zu oben genanntem Betreff ein. Gerne kommen wir dieser Aufforderung nach und lassen uns wie folgt vernehmen:

A. Generelles

Wir begrüssen es, wenn der Bund mit einer Vorlage die langfristige Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur regeln will. Wir werden nachfolgend die Fragen gemäss Ihrem Fragenkatalog beantworten. Sofern keine separaten Ausführungen und Anträge des Kantons Zug im Rahmen dieser Beantwortung erfolgen, verweisen wir auf die Stellungnahme vom 14. Juni 2011 der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs an das BAV zu FABI, deren Inhalt wir als subsidiären integrierenden Bestandteil unserer Stellungnahme erklären (Beilage).

Zusammenfassend stellen wir die - im Folgenden noch eingehend erläuterten

Anträge:

- 1a. Der Bund legt die Bestvariante am Zimmerberg abschliessend fest und bereitet gemeinsam mit den direkt betroffenen Kantonen deren Umsetzung vor. Er prüft dabei auch mögliche Alternativen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnisse sowie Vor- und Nachteile in der für den Entscheid für die Bestvariante relevanten Tiefe.
- 1b. Wir erwarten neben der Variantenwahl auch verbindliche Aussagen zum Finanzbedarf und zum Realisierungszeitpunkt.
2. Falls die zeitliche Verknüpfung der FABI-Vorlage mit der VCS-Initiative bleibt, muss eine grundlegende Überprüfung der Aufgaben- und Finanzierungsordnung in einer separaten Vorlage umgehend an die Hand genommen werden.
- 3a. Die erste Ausbautetappe ("Ausbauschnitt 2025") ist auf 5 bis 6 Milliarden Franken zu erhöhen.
- 3b. Der Zimmerberg Basistunnel ist in der 1. Tranche von FABI zu finanzieren.

- 4a. Auf die Ergänzungen der BV Art. 81a neu und Art. 87 a Abs. 3 ist zu verzichten und Art 3. Abs. 4 ist im SBBG zu belassen.
- 4b. Es sollen klare 'Spielregeln' definiert werden, unter welchen sich die Kantone an relevanter Regionalverkehrsinfrastruktur beteiligen können.
5. Die Möglichkeit der Vorfinanzierung soll nicht nur für die beschlossenen Projekte einer ersten Tranche möglich sein, sondern für alle priorisierten Projekte. EBG Art. 58 c (neu) soll daher auch die Vorfinanzierung der vom Bund als dringlich erachteten Projekte ermöglichen.
6. Die baulichen Massnahmen für die Kapazitätssteigerungen Thalwil–Baar (in Verbindung mit dem ZBT II), Zug–Baar, Zug–Chollermühle, sowie auch im Raum Luzern und im Raum Uri sind in den Ausbauschnitt 2025 aufzunehmen.

B. Beantwortung der Fragen gemäss Fragenkatalog

Allgemeines

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

a) *Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?*

Ja, der Kanton Zug hat ein grosses Interesse an einem effizienten Gesamtverkehrssystem. Dies unterstützt die Attraktivität und die Lebensqualität des Standortes Schweiz und auch des Standortes Zug. Vorhandene Verkehrsengpässe auf Strasse und Schiene müssen entschärft werden. Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur von Schiene und Strasse ist nötig. In diesem Rahmen liefert FABI die nötigen Grundlagen zur finanziellen Sicherung der Bahninfrastruktur. Wir verlangen aber mehr Verbindlichkeit bei dringlichen Projekten. Die Planungssicherheit leidet enorm, wenn beschlossene Projekte während Jahrzehnten nicht realisiert werden und über die Jahre allenfalls immer wieder hinterfragt werden. Daher muss endlich Klarheit über den Realisierungszeitpunkt des ZBT II geschaffen werden. Dazu muss der Bund sich natürlich auch mit allfälligen Alternativen abschliessend auseinandersetzen und sich auf die konkret notwendigen Infrastrukturmassnahmen festlegen. Wir fordern, dass bei der Evaluation der Bestvariante der Bund auch mögliche Alternativen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnisse sowie Vor- und Nachteile prüft und mögliche Varianten in der für den Entscheid für die Bestvariante relevanten Tiefe evaluiert. Die vom Bund für STEP aufwändig ermittelte Priorisierung der Projekte macht wenig Sinn, wenn die jeweilige Dringlichkeitsstufe eines Projekts für dessen Realisierung keine Relevanz hat. Daher soll für alle Projekte der 1. Dringlichkeitsstufe ein verbindlicher Realisierungsplan erarbeitet werden. Wenn aus diesem Realisierungsplan der Umfang und der Zeitraum der vom Bund angestrebten Finanzierung erkennbar ist, können die Kantone ihre Verkehrsplanung darauf ausrichten. Allenfalls kann dann auch eine Vorfinanzierung ernsthaft geprüft werden, da dann die Risiken für Bund und Kantone einigermaßen abschätzbar werden.

Antrag 1a: Der Bund legt die Bestvariante am Zimmerberg abschliessend fest und bereitet gemeinsam mit den direkt betroffenen Kantonen deren Umsetzung vor. Er prüft dabei auch mögliche Alternativen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnisse sowie Vor- und Nachteile in der für den Entscheid für die Bestvariante relevanten Tiefe.

Antrag 1b: Wir erwarten neben der Variantenwahl auch verbindliche Aussagen zum Finanzbedarf und zum Realisierungszeitpunkt.

b) *Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?*

Grundsätzlich ja, aber nur wenn genügend Zeit für eine saubere Erarbeitung der Rechtsgrundlagen für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur vorhanden ist.

Schon heute sind die Finanzierungsquellen für den öV und besonders für den Schienenverkehr höchst vielfältig. Fehlende Transparenz und Steuerbarkeit ist die Folge. Mit Ihren Vorschlägen wird dieser verworrene Zustand zementiert und noch zunehmen, da neue Quellen, wie zum Beispiel Kantonsbeiträge, angezapft werden sollen. Anstehende Finanzierungsungleichheiten, wie zum Beispiel die höhere Finanzierungslast der Kantone mit Privatbahnen, werden jedoch nicht beseitigt. Deshalb wollen wir eine nachhaltige und transparente Finanzordnung, welche den Grundsätzen der Aufgabenverteilung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen gemäss der NFA entspricht. Deren Erarbeitung benötigt jedoch Zeit und deshalb ist die Verbindung mit der VCS-Initiative zu hinterfragen. Die grundlegenden Fragen müssen mit dem nötigen Zeitrahmen angegangen werden. Falls die zeitliche Verknüpfung mit der VCS-Initiative bleibt, müsste eine grundlegende Überprüfung der Aufgaben- und Finanzierungsordnung gleichwohl umgehend an die Hand genommen werden. Obwohl wir einen umfassenden Fonds für Ausbau und Unterhalt im Grundsatz befürworten, sind innerhalb des Fonds Regeln zu setzen, damit die Mittel zielführend - entweder für Ausbau oder für Unterhalt/Betrieb - eingesetzt werden. Falls diese Trennung bzw. Transparenz innerhalb des Fonds nicht erfolgt, droht die Gefahr, dass sich die SBB respektive der Bund mit dem BIF "gesund finanzieren". Die Vorlage legt in diesem Zusammenhang nicht genügend klar, wie sichergestellt wird, dass die Mittel zielführend verwendet werden.

Antrag 2: Falls die zeitliche Verknüpfung der FABI-Vorlage mit der VCS-Initiative bleibt, muss eine grundlegende Überprüfung der Aufgaben- und Finanzierungsordnung in einer separaten Vorlage umgehend an die Hand genommen werden.

c) *Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?*

Ja.

- d) *Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?*

Ja. Wir dulden aber die Vernachlässigung der Bahninfrastruktur in der Zentralschweiz nicht. Der Zimmerberg-Basistunnel II muss sofort realisiert werden.

Mit dem ersten Ausbauschritt 2025, welcher das Programm "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB) ergänzt, werden die Voraussetzungen geschaffen, dass Lausanne, Biel und St. Gallen zu Vollknoten aufgewertet werden können. Für Luzern, den wichtigsten Knoten der Zentralschweiz, ist dies weiterhin nicht der Fall. Auch mit FABI und dem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) kommt der Bund diesem Ziel nicht näher. Der Abstand wird vielmehr noch grösser. Wiederum wird mit grossem Aufwand die West-Ost-Achse gestärkt. Gleichzeitig weisen wir in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Zentralschweizer Kantone die vergangenen Ausbauschritte der schweizerischen Schieneninfrastruktur immer mitgetragen haben. Abgesehen von der Bedeutung des Nord-Süd-Korridors ist es auch aus regionalpolitischen Gründen nicht statthaft, die Zentralschweiz zu vernachlässigen. So werden nach der vorliegenden STEP-Planung der Tiefbahnhof Luzern und ein neuer Axentunnel auf die Zeit nach 2040 verschoben. Wir sind jedoch von der Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Dringlichkeit der Kernprojekte Zimmerberg-Basistunnel II, Tiefbahnhof Luzern und neuer Axentunnel überzeugt. Ein erster Ausbauschritt der Bahninfrastruktur muss auch grossen Teilen der Zentralschweiz einen spürbaren Nutzen bringen.

Die Realisierung des im Jahr 1991 beschlossenen und finanzierten Zimmerberg Basistunnel (ZBT II) wurde schon mehrfach verschoben und immer wieder überprüft. Wir meinen aber, dass Projekte mit im Verhältnis zu anderen Projekten hohem Kosten-Nutzen-Verhältnis nun mit FABI möglichst rasch umgesetzt werden müssen. Am 1. März 2011 hat das BAV den zuständigen Regierungsräten der Kantone Zürich und Zug mitgeteilt, dass der ZBT II, inkl. 3. Gleis Baar-Zug, ein hervorragendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweise und dass auch bei Sensitivitätsbetrachtungen der errechnete Wert von plus 1.4 stabil bleibe. Wir sind nun erstaunt, dass STEP gesamthaft einen Wert von plus 1.0 erreicht und dass dabei der erste Ausbauschritt bis 2025 lediglich einen Wert von plus 0.4 erreichen wird. Deshalb können wir nicht nachvollziehen, weshalb der ZBT II nicht im ersten Ausbauschritt realisiert werden soll, obwohl in der Vorlage darauf hingewiesen wird, dass eine Priorisierung unter den Projekten stattfindet, welche vor allem durch das Kosten-Nutzen-Verhältnis gegeben sei. Zusätzlich haben gemäss Art. 10 Abs. 3 ZEB-Gesetz Projekte Priorität, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind. Auch diesem Umstand wurde unseres Erachtens nicht Rechnung getragen.

Antrag 3a: Die erste Ausbaustufe ("Ausbauschritt 2025") ist auf 5 bis 6 Milliarden Franken zu erhöhen.

Antrag 3b: Der Zimmerberg Basistunnel ist in der 1. Tranche von FABI zu finanzieren.

- e) *Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fließen sollen?*

Mit der Erhöhung der Trassenpreise sind wir einverstanden: Auch die Nutzerinnen und Nutzer sollen das verbesserte Angebot durch höhere Preise abgelden. Diese sollen gemäss Entwurf das Angebot des öffentlichen Verkehrs nur zu einem "angemessenen Teil" selber decken müssen, nicht etwa zu einem "wesentlichen Teil" oder zu wenigstens der Hälfte. Wenn das UVEK damit meint, die Formulierung bringe zum Ausdruck, dass der Anteil in Zukunft steigen müsse, dann lässt sich das aus dem Verfassungstext so nicht herauslesen. Der Text muss klarer sein. Der Kostenbeitrag der Nutzerinnen und Nutzer ist ein wesentlicher Faktor.

Hingegen ist auf weitere Beiträge der Kantone zu verzichten. Der Kanton Zug leistet heute schon sehr grosse nationale Solidaritätsbeiträge (u.a. NFA, direkte Bundessteuer, Zahlungen in die Ausgleichkasse). Generelle, d.h. nicht projektspezifische, weitere kantonale Beiträge lehnen wir daher ab.

Die Vorlage sieht vor, dass sich die Kantone im Umfang von jährlich 300 Mio. Franken am Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur beteiligen sollen. Dass die Zentralschweizer Kantone anderswo den Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur mitfinanzieren sollen, ist gerade aufgrund der Benachteiligung der Zentralschweiz umso widersprüchlicher. Insbesondere ist für uns die Mitfinanzierung kein diskussionswürdiges Thema, solange der Bund u.a. seine Finanzierungsverantwortung beim Betrieb des Regionalverkehrs gemäss Art. 33 Abs. 1 PBG nicht voll wahrnimmt; aktuell bezahlt der Bund wesentlich weniger als gemäss dieser gesetzlichen Grundlage vorgesehen ist. Wir sind deshalb überzeugt, dass sich der Bund nicht vorzeitig aus seiner alleinigen Verantwortung für die SBB-Infrastruktur verabschieden darf. So wehren wir uns gegen eine Mitverantwortung der Kantone bei der Eisenbahninfrastruktur in der Bundesverfassung. Eine Neuordnung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen entsprechend der NFA-Prinzipien bedarf einer umfassenden Betrachtung aller Aufgaben und Lasten und benötigt wesentlich mehr Zeit für alle Beteiligten.

Trotz fehlender gesetzlicher Pflicht hat sich der Kanton Zug in der Vergangenheit immer wieder erkenntlich gezeigt, um finanzielle Lösungen bei der für den Kanton relevanten Bahninfrastruktur zu finden. Sofern wir von der Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Dringlichkeit einzelner Projekte überzeugt sind, sind wir weiterhin bereit, einen Beitrag an die Vor- und/oder Mitfinanzierung zu leisten. Dies hat sich jedoch auf die Finanzierung der Infrastrukturen des Regionalverkehrs zu beschränken. Das Aushandeln der Kantonsbeteiligung mit der SBB hat bisher, mangels klarer 'Spielregeln', jedoch oft einen zufälligen Eindruck hinterlassen.

Antrag 4a: Auf die Ergänzungen der BV Art. 81a neu und Art. 87 a Abs. 3 ist zu verzichten und Art 3. Abs. 4 ist im SBBG zu belassen.

Antrag 4b: Es sollen klare 'Spielregeln' definiert werden, unter welchen sich die Kantone an relevanter Regionalverkehrsinfrastruktur beteiligen können.

Mit der Pauschalierung oder Reduktion des Fahrtkostenabzugs sind wir in der *grundsätzlichen* Stossrichtung einverstanden, wir haben jedoch Vorbehalte zur konkret vorgeschlagenen Umsetzung und verweisen dazu auf unsere nachfolgenden Ausführungen zu Ihrer Frage 3 c).

Fragen zur Finanzierung

2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

a) *Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?*
Ja, dies ist sinnvoll.

b) *Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?*
Wir sind damit einverstanden, dass der Fonds nicht befristet ist.

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

a) *Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fliessen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fliessen?*
Ja.

b) *Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fliessen?*
Nein. Die bisherigen Bundesmittel reichen nicht aus. Der Verkehr wächst wesentlich stärker als das halbe Brutto-Inlandprodukt. Die Bundesbeteiligung hat diesem Umstand Rechnung zu tragen und ist auf ein vierprozentiges Wachstum auszulegen.

c) *Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrtkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?*
Mit der Erhöhung der Trassenpreise sind wir einverstanden: die Nutzerinnen und Nutzer sollen das verbesserte Angebot durch höhere Preise abgelden. Hingegen ist auf pauschale Beiträge der Kantone zu verzichten.

Eine Pauschalierung oder Reduktion des Fahrtkostenabzugs unterstützen wir in der grundsätzlichen Stossrichtung. Die Absicht sollte innerhalb gewisser Leitplanken vertieft

geprüft werden, wobei uns die Vernehmlassungsvorlage in der bisherigen Form zu diesem Thema nicht zu überzeugen vermag.

Für die direkte Bundessteuer ist offenbar eine jährliche Fixpauschale in Höhe von rund 800 Franken angedacht; so interpretieren wir zumindest S. 36 der Vernehmlassungsvorlage, wonach ein öV-Verbundabonnement für eine bis zwei Zonen oder ein Streckenabonnement für rund 10 Kilometer abzugsfähig sein soll. Für die Kantons- und Gemeindesteuern soll es hingegen den Kantonen überlassen sein, entweder ebenfalls eine Fixpauschale in freier (auch abweichender) Höhe zu definieren oder aber weiterhin die tatsächlichen Fahrtkosten zum Abzug zuzulassen. Mit Blick auf einen einigermaßen einfachen und effizienten Vollzug lässt sich ein solcher Methodendualismus kaum rechtfertigen, zudem wird der Harmonisierungsauftrag der Bundesverfassung im Bereich der direkten Steuern in besonders offensichtlicher Weise verletzt. Auch für die betroffenen Pendlerinnen und Pendler wären unterschiedliche Abzüge für die direkten Bundessteuern einerseits und die Kantons- und Gemeindesteuern andererseits kaum verständlich. Eine sachgerechte Lösung dürfte wohl in Richtung einer (idealerweise einheitlichen) Fixpauschale in angemessener Höhe zu suchen sein, wobei die bisher erwogenen 800 Franken eher zu tief erscheinen. Wir würden eher einen Betrag im Bereich von 1'500 Franken sehen, da berufliche oder familiäre Rahmenbedingungen es häufig nicht zulassen, in aller nächster Umgebung vom Arbeitsort zu wohnen. Abgesehen davon soll aber noch einmal betont werden, dass eine Begrenzung grundsätzlich unterstützt wird, auch wenn die effektiven Fahrtkosten heute unbeschränkt abzugsfähig sind und andere Berufskosten auch in Zukunft grundsätzlich unbeschränkt abzugsfähig sein werden.

Aus ökologischer Sicht macht es absolut Sinn, das regelmässige Pendeln über grosse Distanzen, noch dazu mit motorisiertem Individualverkehr, steuerlich nicht auch noch zu belohnen. Wer nach heutigem System erhebliche Fahrtkosten für ein Privatauto geltend machen kann, wohnt in den meisten Fällen in eher etwas abgelegenen Regionen mit vergleichsweise tiefen Mieten und moderaten Lebenshaltungskosten. Es sollte ein persönlicher, steuerlich gleichwertiger Lebensentscheid sein, ob man lieber nahe bei der Arbeit wohnt und dafür in den meisten Fällen eine hohe (steuerlich nicht oder kaum abzugsfähige) Miete zahlt oder ob man lieber eine tiefe Miete will, dann aber die hohen Fahrtkosten auch mehrheitlich selber tragen soll. Beides soll steuerlich entweder angemessen (Fixpauschale) und gleichwertig abzugsfähig sein oder eben nicht. Es ist allerdings zu erwarten, dass vor allem Randregionen mit schlecht ausgebautem öffentlichem Verkehr an einer steuerlichen Begrenzung der Fahrtkosten kaum Freude haben werden, weil dies den Abwanderungsdruck noch weiter erhöhen dürfte.

- d) *Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?*

Eine stärkere Beteiligung des Bundes, z.B. durch den Verzicht auf die Verzinsung der FinöV-Schulden und längere Rückzahlungsfrist dieser Schulden. Ebenso muss geprüft

werden, in welchem Umfang der Mittelbedarf gesenkt werden kann, indem der Bund auf die Mehrwertsteuer bei künftiger Bahninfrastruktur verzichtet.

4) Auswirkungen auf die Kantone?

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?*
Ja.
- b) *Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?*
Einen generellen Beitrag, d.h. einen nicht projektspezifischen, lehnen wir ab.
- c) *Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?*
Wir können uns höchstens direkte Projektbeiträge vorstellen. Damit wird ein direkter Bezug zwischen Nutzen und zahlendem Gemeinwesen hergestellt. Wir nehmen in Kauf, dass damit die Koordination des Ausbaus des Schienennetzes schwieriger wird.
- d) *Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?*
Nein, wir bevorzugen direkte Projektbeiträge.
- e) *Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?*
Wir lehnen einen generellen Schlüssel ab. Sollte ein solcher trotzdem zur Anwendung gelangen, ist für uns ein Schlüssel nach Einwohnern und Haltestellen denkbar.
- f) *Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?*
Nein. Wir verweisen dazu auf unsere Antwort auf die Frage 3 c).
- g) *Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung/FABI-Regelung) oder sollte diese – mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone – neu gänzlich über den BIF laufen?*
Wir unterstützen die weiterhin gemeinsame Finanzierung der Privatbahnen durch Bund und die Kantone, in deren Kantonsgebiet Privatbahnen verkehren.

5) Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können?*

Ja, damit können Projekte unter Umständen trotz fehlenden Bundesmitteln in Angriff genommen werden.

Antrag 5: Die Möglichkeit der Vorfinanzierung soll nicht nur für die beschlossenen Projekte einer ersten Tranche möglich sein, sondern für alle priorisierten Projekte. EBG Art. 58 c (neu) soll daher auch die Vorfinanzierung der vom Bund als dringlich erachteten Projekte ermöglichen.

- b) *Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können?*

Ja, damit wird ein direkter Bezug zwischen Nutzen und zahlendem Gemeinwesen hergestellt. Wir nehmen in Kauf, dass damit die Koordination des Ausbaus des Schienennetzes schwieriger wird.

- c) *Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?*

Im Grundsatz Ja.

Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

- a) *Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten «Vervollständigung des Knotensystems», «höhere Frequenzen und Kapazitäten» und «höhere Geschwindigkeit» einverstanden?*

Ja.

- b) *Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte «Vervollständigung des Knotensystems» und «höhere Frequenzen und Kapazitäten» Vorrang haben vor einem Schwerpunkt «höhere Geschwindigkeit»?*

Ja.

- c) *Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

Ja.

7) Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

- a) *Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?*

Ja. Der Bericht deckt auf, dass zwischen heute abzugsfähigen Berufskosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, die künftig mit Pauschalen ersetzt werden sollen, und dem vermeintlichen Anliegen, dezentrale Besiedlung zu erhalten, ein Widerspruch besteht. Die dezentrale Besiedlung kann nicht erstes Ziel der Raumplanung mehr sein. Die Menschen sollen eher dort wohnen, wo die Arbeitsstätten sind, als täglich über lange Strecken zu pendeln. Erstaunlicherweise legt das UVEK Gewicht auf Angebotsverdichtungen in entlegenen touristischen Regionen, beispielsweise mit einem Halbstundentakt nach Schuls, Davos, St. Moritz, usw. Was Not tut, ist Konzentration auf Metropolitanräume. Dort sind die Verkehrsströme am grössten.

Der nachfragestarke Korridor Zürich - Luzern muss heissen Zürich - Zug - Luzern. Die Stadt Luzern hat allein rund 76'000 Einwohnerinnen und Einwohner, der Raum Zug in der Lorzenebene hat in etwa gleich viele Einwohnerinnen und Einwohner. Allein schon diese Grössenordnungen verbieten es, den Raum Zug hier auszublenden. Im Übrigen ist die Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume richtig, der Ausbau von Regional- oder Agglomerationsverkehr fragwürdig.

- b) *Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?*

Ja. Sofern die entsprechenden Passagierzahlen den Ausbau rechtfertigen.

- c) *Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?*

Ja.

- d) *Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?*

Ja.

- e) *Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?*

Im Grundsatz Ja, sofern dies nicht in störender Weise zu Lasten des Personenverkehrs geht. Mit Bezug auf den Kanton Zug gehen wir davon aus, dass die Hauptachse des Güterverkehrs von Zürich via Freiamt nach Rotkreuz gewählt wird.

- f) *Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?*
Keine Antwort, da der Kanton Zug über keine Privatbahnen verfügt. Solche Massnahmen sind durch den Bund und jene Kantone, in denen die Privatbahnen verkehren, zu finanzieren.
- g) *Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?*
Ja.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

- a) *Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?*
Ja, und wir verbinden damit folgenden

Antrag 6: Die baulichen Massnahmen für die Kapazitätssteigerungen Thalwil–Baar (in Verbindung mit dem ZBT II), Zug–Baar, Zug–Chollermühle, sowie auch im Raum Luzern und im Raum Uri sind in den Ausbauschritt 2025 aufzunehmen.

- b) *Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?*
Nein, wir verweisen auf die Stellungnahme der ZKöV.
- c) *Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?*
Für den Kanton Zug zentral sind die baulichen Massnahmen für die Kapazitätssteigerungen gemäss Antwort zur Frage 8 a). Diese sind in den Ausbauschritt 2025 aufzunehmen.
- d) *Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschritts 2025 einverstanden (3,5 Milliarden Franken)?*
Nein, es sind wesentlich mehr Mittel für den Ausbauschritt 2025 zur Verfügung zu stellen. Die Infrastrukturmassnahmen mit der Dringlichkeitsstufe 1 sind für die Entwicklung unseres Landes von grosser Bedeutung. Ihre Realisierung ist dringend. Für den Ausbauschritt 2025 verweisen wir auf unseren Antrag zu Ziff. 1 d), in welchem wir eine Aufstockung von 5 bis 6 Milliarden Franken verlangen.
- e) *Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?*
Es sind die Massnahmen mit der Dringlichkeitsstufe 1 in einem umfangreichen Ausbauschritt zu realisieren, welche insbesondere auch den Bau des ZBT II umfasst. Die zusätzlichen Mittel sollen einerseits durch eine massvolle Erhöhung der Trassenpreise finanziert werden. Andererseits sollen die Kantone mit direkten Beiträgen Projekte vorfinanzieren oder finanzieren. Damit wird ein direkter Bezug zwischen Nutzen und zahlendem Gemeinwesen hergestellt.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Wir verweisen auf die vorstehenden Ausführungen.

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

STEP ist zu wenig auf die Metropolitanräume ausgerichtet. Eine weitere Zersiedlung der Schweiz mit dem vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025 und dem Gesamtpaket STEP ist unseres Erachtens vorprogrammiert.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Zug, 8. Juli 2011

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Matthias Michel
Landammann

Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Beilage:
Stellungnahme ZKöV vom 14. Juni 2011

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion
- Finanzdirektion
- Baudirektion
- Amt für öffentlichen Verkehr
- Amt für Raumplanung
- Eidg. Parlamentarier des Kantons Zug