



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Darlehen an die SBB zur teilweisen Vorfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich**

Bericht und Antrag der Kommission für öffentlichen Verkehr  
vom 31. Oktober 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat die Vorlage am 31. Oktober 2011 beraten. An der Sitzung nahmen von der Volkswirtschaftsdirektion Regierungsrat Matthias Michel, Hans-Kaspar Weber, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, Generalsekretär Gianni Bomio und Protokollführer Peter Kottmann teil.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Antrag

#### **1. Ausgangslage**

Bei der Durchmesserlinie Zürich handelt es sich um eines der grössten öffentlichen Verkehrsprojekte der Schweiz. Für das Bauvorhaben ist ein Totalkredit von 2.031 Mia. Franken vorgesehen und die Bauarbeiten laufen bereits seit längerer Zeit. Mit der Durchmesserlinie Zürich sollen neu zusätzlich 150'000 Reisende pro Tag im Bahnhof Zürich ein- und aussteigen können, mehr Bahnanschlüsse in die ganze Schweiz geschaffen werden, das Umsteigen bequemer und rascher möglich werden und es gibt Kapazität für zusätzliche Züge auch nach Süden in die Kantone Zug, Luzern und Schwyz. Die Durchmesserlinie Zürich soll in drei Etappen ab Mitte 2014 in Betrieb genommen werden. Die Ausbauten und Änderungen der 1. Etappe ab Fahrplanwechsel 2014 und der 2. Etappe ab Fahrplanwechsel 2016 sind mehrheitlich bekannt, die Auswirkungen der 3. Etappe ab Fahrplanwechsel 2019 sind teilweise noch offen.

##### **a. Problematische Finanzierung**

Die Finanzierung des Vorhabens stellt den Bund vor grosse Herausforderungen. Sein Finanzierungsanteil für Fernverkehr und Regionalverkehr beträgt 1.354 Mia. Franken, wogegen der Kanton Zürich für den Regionalverkehr 677 Mio. Franken beisteuern muss. Der Bund ist trotz mehrerer Finanzierungsgefässe nicht in der Lage, die entsprechende Finanzierung zeitgerecht zu leisten. Deshalb hat der Kanton Zürich nicht nur seinen ordentlichen Beitrag von 677 Mio. Franken, wofür eine Volksabstimmung nötig war, gesprochen, sondern der Regierungsrat hat auch eine Vorfinanzierung im Umfang von maximal 500 Mio. Franken mit dem Bund bzw. den SBB vereinbart. An diese Vorfinanzierung möchte nun der Kanton Zürich Beiträge der Nachbarkantone, entweder in Form von Darlehen oder als kalkulatorische Zinskostenbeteiligung, erhalten. Die Nachbarkantone Aargau, Glarus, St. Gallen, Schaffhausen, Schwyz, Thurgau und Zug haben eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet. Das Treffen des einzelnen Kantons richtet sich nach der Anzahl Züge, die aus seinem Kanton Richtung Zürich HB verkehren werden. Der Kanton Zug wird mit einem Treffen von 5 % belastet. Für die Kantonsanteile wurden im Oktober 2011 total Zinskosten von 44.6 Mio. Franken errechnet, wovon ein nachträglicher Zinskostenanteil des Bundes für die seit 2005 aufgelaufene vorzeitige Teuerung von

10.2 Mio. Franken in Abzug gebracht wird. Der maximale Zinskostenanteil beträgt für die Nachbarkantone somit 34.4 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons Zug mit 5 % gibt einen Beitrag von 1.7 Mio. Franken bzw. ein kapitalisiertes Darlehen (Kapitalsatz 2.5 %) von 12.6 Mio. Franken mit einer maximalen Laufzeit von sechs Jahren (März 2012 bis Februar 2018). Der Kanton Zug muss für dieses zinslose Darlehen einen kumulierten Zinsausfall von 0.8 Mio. Franken verkraften, dies bei einer Annahme eines Zinsfusses von 1 %. Die definitiven Ergebnisse der Nachbarkantone ergeben sich im Verlauf des Herbsts und Winter 2011/12 aufgrund der Zinsentwicklung und der aktuellen Liquiditätssituation beim Bund.

b. Rechtsgrundlage vorhanden

Der Kanton Zug hat für Vorfinanzierungen eine separate Rechtsgrundlage geschaffen, nämlich den Kantonsratsbeschluss betreffend Vorfinanzierung von Bahnprojekten vom 26. November 2009. Sind die Vorgaben dieses Beschlusses erfüllt, kann der Kantonsrat mit einfachem Beschluss, der dem Referendum nicht untersteht, entsprechende Vorfinanzierungen beschliessen. Der Regierungsrat beantragt die vorliegende Vorfinanzierung auf dieser Rechtsgrundlage abzuwickeln und den SBB ein zinsloses Darlehen von maximal 16 Mio. Franken mit einer Laufzeit von sechs Jahren zu gewähren, sofern sich die Nachbarkantone (subsidiär der Kanton Zürich) ebenfalls an der Vorfinanzierung beteiligt, der Kanton Zürich die Rückzahlung garantiert, die Durchmesserlinie realisiert wird und die SBB über Bau und Finanzierung regelmässig informieren.

c. Voraussetzungen erfüllt

Der erwähnte Kantonsratsbeschluss für Vorfinanzierungen ist mit maximal 400 Mio. Franken zu Lasten der ordentlichen Investitionsrechnung dotiert und die Vorfinanzierung kann durch zinsvergünstigte oder zinslose Darlehen erfolgen. Ab 10 Mio. Franken Darlehenshöhe ist der Kantonsrat für die Gewährung zuständig.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat der Kommission nachgewiesen, dass die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind: Das Bahnprojekt ist in den Planungen des Bundes vorgesehen, indem die Durchmesserlinie im Sachplan Verkehr im ZEB-Gesetz, in Infrastrukturfonds und in mehreren Leistungsvereinbarungen der SBB enthalten und bereits im Bau ist. Der Kanton hat ein wesentliches Interesse an der Realisierung des Bahnprojekts. Mit der Durchmesserlinie kann die S24 im Halbstundentakt von Zug über Zürich nach Zürich-Flughafen verkehren und der Gotthardverkehr im Halbstundentakt, sie ermöglicht am Morgen und am Abend je drei zusätzliche Züge von und nach Zürich Enge, die Durchbindung einer S-Bahnlinie von Zürich bis Erstfeld kann realisiert werden und es ergeben sich mehrere gute Anschlussverbindungen im Hauptbahnhof Zürich. Das Bahnprojekt kann dank der Vorfinanzierung wesentlich rascher gebaut werden, da dank der Vorfinanzierung ein Baustopp vermieden werden konnte.

Die Höhe der Vorfinanzierung muss in einem guten Verhältnis zum Nutzen für den Kanton Zug sein: Im Quervergleich zu anderen Bahnprojekten steht den Gesamtkosten von 0.8 Mio. Franken für den Zinsausfall ein erheblicher Nutzen mit besseren Anschlüssen und zusätzlichen Verbindungen gegenüber. Von den Gesamtkosten des Vorhabens von rund 2 Mia. Franken trägt der Kanton Zug nur gerade 0.4 ‰. Letztlich muss die Vorfinanzierung befristet und die Rückzahlungsmodalitäten geregelt sein. Die Vorfinanzierung ist auf sechs Jahre befristet, die Rückzahlungsmodalitäten werden mit der SBB vertraglich geregelt und sind bereits weitgehend ausgehandelt. Der Kanton Zürich garantiert zudem für die rechtzeitige Rückzahlung des Darlehens. Somit sind die kumulativ verlangten sechs Voraussetzungen alle gegeben.

Der Regierungsrat hatte bereits bei zwei Beschlüssen (KRB betr. Vorfinanzierung von Bahnprojekten 2009 bzw. KRB Investitionsbeitrag 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich 2011) darauf hinge-

wiesen, dass die Vorfinanzierung der Durchmesserlinie in Aussicht steht. Diese hat nicht nur nationale Bedeutung im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB), sondern ermöglicht auch einen Quantensprung des öffentlichen Regionalverkehrs im Metropolitanraum Zürich. Für den Kanton Zug ergeben sich ein besseres Angebot und mehr Umsteigemöglichkeiten, womit auch die kantonale Bedeutung vorliegt.

Rechtlich ist der Kanton Zug zwar nicht verpflichtet, sich an der Vorfinanzierung des Kantons Zürich zu beteiligen. Das Vorhaben hat aber Modellcharakter, indem es die erste multikantonale Vorfinanzierung ist und der erste Anwendungsfall des Zugerischen KRB Vorfinanzierung Bahnprojekte. Ein Abseitsstehen ist deshalb politisch nicht sinnvoll, vorallem deshalb, weil der Kanton Zug aus der Vorfinanzierung einen Nutzen in Form von besseren öV-Angeboten ziehen kann. Mit dem Kostenteiler ist die Ausgangslage auch für Grossprojekte wie den Zimmerberg-Bahntunnel oder den Tiefbahnhof Luzern definiert, für die allenfalls Vorfinanzierungen in Frage kommen.

#### d. Fragen beantwortet

Im Rahmen der Fragerunde wurden verschiedene Fragen von den Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion beantwortet. Sie zeigten auf, dass sämtliche Nachbarkantone gewillt sind, ihren Beitrag an der Vorfinanzierung zu leisten, allerdings nur die Kantone Schaffhausen und Zug dafür einen Parlamentsbeschluss benötigen. Die übrigen Kantone können ihren Beitrag auf Stufe Regierung oder gar Amt für öffentlichen Verkehr auslösen. Bisher gibt es keine Anzeichen auf ein Scheitern dieser Beitragsgewährung. Alle Kantone werden zinslose Darlehen (Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Schwyz, Zug) oder eine Zinskostenbeteiligung (Glarus, Thurgau) leisten. Diejenigen Kantone, die Darlehen gewähren, würden dies ebenfalls zinslos tun, versicherten die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion auf eine entsprechende Frage aus der Kommission.

Die Frage nach einem Beitrag durch den Kanton Luzern wurde dahingehend beantwortet, dass dieser nicht vorgesehen ist, da der Kanton Luzern weder Mitglied der KöV-Region Zürich ist, noch direkt im S-Bahnnetz Zürich angeschlossen ist. Dies anders als beispielsweise die Kantone Zug, St. Gallen, Schwyz, die über direkte Zürcher S-Bahnlinien nach Zug, Rapperswil bzw. Pfäffikon verfügen. Zudem ist Luzern auch nicht im statistischen Metropolitanraum Zürich integriert, da sich zu wenig Pendlerbewegungen zwischen Zürich und Luzern ergeben. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion wiesen auch nach, dass die definitiven Kosten für das Bauprojekt nicht höher sein werden, als die prognostizierten 2.031 Mia. Franken. Zur Zeit wird von 2.012 Mia. Franken ausgegangen und man ist damit klar im Kostenziel. Zudem sind die grössten Hauptrisiken beim Bau bereits bewältigt, insbesondere beim Tunnelbau.

## 2. Eintretensdebatte

Die Eintretensdebatte war aufgrund der umfangreichen Präsentationen und Fragerunde kurz. Aus prinzipiellen Überlegungen waren sich alle Kommissionsvertreterinnen und -vertreter einig, dass der Kanton Zug sich an der Vorfinanzierung beteiligen soll und dass aufgrund der aktuellen Finanz- und Zinssituation ein zinsloses Darlehen die richtige Beteiligungsart sei. Es wurde anerkennend geäußert, dass sich der Kanton Zürich kurzfristig finanziell in erheblichem Masse an der Vorfinanzierung beteiligt hat und auch bis zum Projektabschluss dafür einsteht, um ein Scheitern des Projekts zu vermeiden. Also sei es folgerichtig, wenn die Nachbarkantone sich an der Vorfinanzierung beteiligten. Etwas anderes als eine Beteiligung würde auf ein Trittbrettfahren herauslaufen, was zu vermeiden ist, zumal der Kanton Zug von einer Vorfinanzierung bezüglich zukünftiger ÖV-Verbindungen profitieren wird. Der Nutzen für die Region Zug war für alle Anwesenden ausgewiesen. Allerdings wurde auch erwähnt, dass es nicht angehen könne,

dass der Bund künftig jedes Mal bei finanzstarken Kantonen eine Vorfinanzierung ins Auge fassen und sich damit eigene Mittel frei halten, welche strukturschwachen Regionen und NFA-Nehmerkantonen zu Gute kommen könnten. Zum Schluss wurde noch angemerkt, dass sich der Kanton Zug klar für ein Mitwirken in der Metropolitankonferenz Zürich ausgesprochen habe und der Schritt einer Beteiligung an der Vorfinanzierung für eines der grössten öV-Projekte im Metropolitanraum folgerichtig sei. Eintreten war in der Summe deshalb unbestritten und wurde mit 13:0 Stimmen ohne Enthaltungen einstimmig beschlossen.

### **3. Detailberatung und Schlussabstimmung**

In der Schlussabstimmung wurde lediglich eine Frage zur Absicherung der Zinsen während der relativ langen Laufzeit gestellt, welche letztlich im Ermessen der Finanzdirektion liegt. Im Rahmen der Detailberatung wurden keine Anträge gestellt. Somit wurde die Vorlage, wie vom Regierungsrat beantragt, in der Schlussabstimmung mit 13:0 Stimmen ohne Enthaltungen einstimmig verabschiedet.

### **4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2074.2 - 13869 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 31. Oktober 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für öffentlichen Verkehr

Der Präsident: Manuel Aeschbacher