



Kantonsratsbeschluss betreffend Vorfinanzierung von Bahnprojekten

Kantonsratsbeschluss betreffend Verwendung des Ertragsüberschusses der Laufenden Rechnung 2008 (Vorlage Nr. 1820.1 - 13088) - Antrag von Martin Stuber

Motion der Alternativen Fraktion betreffend Zuger Standesinitiative: Mehr Mittel für ZEB-Bahnprojekte (Vorlage Nr. 1766.1 - 12952)

Motion und Postulat der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051)

Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission
vom 1. Oktober 2009

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Staatswirtschaftskommission (Stawiko) hat die Vorlage Nr. 1855.2 - 13177 an der Sitzung vom 1. Oktober 2009 beraten. Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel stand uns für zusätzliche Auskünfte zur Verfügung. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

1. **Ausgangslage**
2. **Korrektur**
3. **Eintretensdebatte**
4. **Detailberatung**
5. **Anträge**

1. Ausgangslage

Kantonsrat Martin Stuber hat anlässlich der Beratung des Ertragsüberschusses des Jahres 2008 beantragt, mit 50 Mio. Franken eine Reserve für die Vorfinanzierung von bedeutenden Infrastrukturprojekten des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zu bilden. Der Regierungsrat nimmt diesen Antrag zum Anlass, dem Kantonsrat einen eigenen Vorschlag für die Vorfinanzierung von Bahnprojekten zu unterbreiten und damit gleichzeitig die damit zusammenhängenden parlamentarischen Vorstösse zu beantworten.

Die Finanzierung von Bahn-Fernverkehrsprojekten ist Sache des Bundes. Der Kanton Zug wird solche Projekte nicht mitfinanzieren. Der Regierungsrat beantragt jedoch, dass Zug für ihn wichtige Bahnprojekte vorfinanzieren kann, um damit eine raschere Realisierung zu ermöglichen. Solche Vorfinanzierungen sollen mittels Darlehen erfolgen oder, bei Vorfinanzierungen anderer Kantone, durch eine Beteiligung an den Zinskosten. Darlehen sind per definitionem befristet und müssen zurückbezahlt werden. Üblicherweise werden Darlehen auch verzinst. Da der Regierungsrat auf eine Verzinsung verzichten will, stellt der entgangene Zinsertrag einen Forde-

rungsverzicht dar. Mit dem vorliegenden Kantonsratsbeschluss kann der Regierungsrat Darlehen bis 10.0 Mio. Franken gewähren oder sich an Zinskosten bis 500'000 Franken beteiligen. Finanzierungsvereinbarungen mit höheren Beträgen – und davon ist bei der Vorfinanzierung von Bahnprojekten auszugehen – sind dem Kantonsrat mit separaten Vorlagen zum Entscheid vorzulegen. Solche Vorlagen könnten dann aber rascher beschlossen werden, da dafür lediglich ein einfacher Kantonsratsbeschluss notwendig sein wird, der nicht mehr dem Referendum untersteht.

Die Details können dem ausführlichen regierungsrätlichen Bericht entnommen werden.

Die Kommission für öffentlichen Verkehr hat gemäss ihrem Bericht Nr. 1855.4/1820.8/1766.4/1804.4 - 13222 der Vorlage mit 12 Ja- zu 1 Nein-Stimme ohne Enthaltung zugestimmt. Obwohl die Sitzung erst am 29. September 2009 stattfand, lag der Stawiko der Bericht in der Rohfassung vor.

2. Korrektur

Die Stawiko macht darauf aufmerksam, dass sich im Bericht des Regierungsrates ein Fehler eingeschlichen hat:

- Auf Seite 14 wird erklärt, wie sich der Kanton Zug an der Vorfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich beteiligen könnte. Der Kanton Zürich rechnet für seinen Anteil mit Zinskosten von 70 Mio. Franken. Falls sich Zug daran mit 5% beteiligen würde, ergäben Kosten von 3.5 Mio. Franken. Als Alternative zu einer Zinskostenbeteiligung wird auch die direkte Darlehensgewährung des Kantons Zug an die SBB AG von 27 Mio. Franken erwähnt.
- Auf Seite 19 wird darauf Bezug genommen. Als Grundlage für die Zinsberechnung werden jedoch die 3.5 Mio. Franken zu Grunde gelegt anstatt die 27 Mio. Franken. Richtig müsste es hier heissen: «Als Beispiel kann die beschriebene Durchmesserlinie Zürich dienen (vgl. Ziff. 6.3): Aufgrund des derzeit diskutierten Beteiligungsmodells würde der Kanton Zug während vier Jahren eine Vorfinanzierung von ~~3.5~~ **27.0 Mio.** Franken leisten. Ausgehend von einem angenommenen Zinssatz von 3.25% (vorsichtshalber für heutige Verhältnisse hoch angesetzt) ergäbe dies Zinskosten von jährlich ~~443'750~~ **877'500** Franken, insgesamt somit ~~455'000~~ **rund 3.5 Mio.** Franken».

Damit ist auch klar, dass eine allfällige Beteiligung des Kantons an der Finanzierung der Durchmesserlinie Zürich vom Kantonsrat genehmigt werden muss. Die diesbezüglichen Limiten werden durch den hier vorliegenden Beschluss auf 10 Mio. Franken (Darlehen) bzw. 500'000 Franken (Zinskostenbeteiligung) festgelegt.

3. Eintretensdebatte

Eine Stawiko-Minderheit weist darauf hin, dass die Darlehen in der Regel der SBB AG gewährt würden. Es wird angezweifelt, ob diese tatsächlich in der Lage sein werde, die Darlehen auch wieder zurück zu zahlen. Die SBB habe ja bereits jetzt Mühe, die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur zu finanzieren.

Mit Darlehensgewährungen in der beantragten Höhe würde die Liquidität des Kantons markant abnehmen. Dies könnte allenfalls dazu führen, dass auch Zug verzinsliches Fremdkapital aufnehmen und sich verschulden müsste, worunter dann die zukünftigen Generationen zu leiden hätten.

Im Weiteren wurde geltend gemacht, dass Zug sich immer wieder über die hohen Belastungen aus der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und

Kantone (NFA) beklage. Deshalb sei es das falsche Signal, wenn jetzt so grosszügig finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt würden. Die zusätzlichen NFA-Belastungen seien eines der Hauptprobleme unseres Kantons und nicht ein Kapazitätsausbau zwischen Zug und Zürich. Auch die anvisierte Verkürzung der Reisezeit von 20 auf 16 Minuten rechtfertige ein so grosses finanzielles Engagement nicht.

Die Mehrheit der Stawiko-Mitglieder schliesst sich der Meinung des Regierungsrates und der Kommission für öffentlichen Verkehr an. Mit diesem Kantonsratsbeschluss wird ein klares Signal an die Bundesbehörden und auch an die anderen Kantone gesandt: Der Kanton Zug ist bereit, bei der Finanzierung von bedeutenden Bahnprojekten mitzuhelfen, um deren Realisierung zu ermöglichen und/oder vorzuziehen. Dies sei umso wichtiger, als kürzlich die Zuger Standesinitiative, mit welcher eine sofortige Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels II gefordert wurde, vom Ständerat abgelehnt worden sei.

Es wird aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Kanton Zug keine Bahn-Infrastrukturprojekte mitfinanziere, für welche der Bund zuständig ist. Zug sei lediglich bereit, auf den Zinsertrag der eingesetzten Mittel zu verzichten. Auch müsse versucht werden, andere Kantone finanziell zu verpflichten, wobei man am Besten mit dem guten Beispiel vorangehe. Die Pendlerströme zwischen Zürich und Zug seien gross und wachsen dauernd an. Die zusätzliche Streckenkapazität ermögliche es, auch langfristig die Nachfrage abzudecken. Der öffentliche Schienenverkehr müsse gegenüber dem individuellen Motorfahrzeugverkehr gestärkt werden, speziell auch in Anbetracht der Eröffnung der Autobahn A4 durch das Knonaueramt. Der öffentliche Verkehr sei ein wichtiger Standortfaktor, da die Zahl der Arbeitsplätze in unserem Kanton kontinuierlich ansteige.

Im Übrigen handle es sich hier um einen Grundsatzentscheid und die Festlegung einer Gesamtlimite. Dem Kantonsrat müssten die konkreten Projekte jeweils noch zum definitiven Entscheid vorgelegt werden.

Die Stawiko ist mit 5 Ja- zu 2 Nein-Stimmen ohne Enthaltung auf die Vorlage eingetreten.

4. Detailberatung

Es wurde der Antrag gestellt, **§ 1 Abs. 2 Bst. c** zu streichen und keine Zinskostenbeteiligung an den Vorfinanzierungen Dritter zu erlauben.

Der Antrag wurde damit begründet, dass es für den Kanton Zug nicht attraktiv sei, sich mit einem à fonds perdu-Beitrag an der Finanzierung anderer Kantone zu beteiligen. Eine Darlehensgewährung durch den Kanton Zug sei vorteilhafter, weil dann der entgangene Zinsertrag dem Opportunitätszinsertrag entspreche, d.h. demjenigen Zinsertrag, den der Kanton bei der Anlage seiner liquiden Mittel (z.B. bei einer Bank) erwirtschaften könnte. Es sei davon auszugehen, dass jede andere Finanzierung mit höheren Zinskosten verbunden wäre. Im Weiteren sei es für den Kanton Zug bei der aktuellen guten Liquiditätssituation möglich, selber Darlehen zu gewähren, ohne seinerseits verzinsliches Fremdkapital aufnehmen zu müssen.

Dem wurde entgegengehalten, dass mit dem vorliegenden Beschluss alle Handlungsoptionen offen sein sollten, wenn es darum gehe, für den Kanton Zug wichtige Bahnprojekte zu ermöglichen oder zu beschleunigen.

Der Antrag wurde mit 5 Nein- zu 2 Ja-Stimmen ohne Enthaltung abgelehnt.

Ein weiterer Antrag wollte verhindern, dass der Kanton Zug sich an Zinskosten bis zu 400 Mio. Franken beteiligen kann, wie es mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Formulierung in § 1 möglich wäre. Eine Zinskostenbeteiligung müsse kapitalisiert werden und der kapitalisierte Betrag sei dann - rein rechnerisch - von der Gesamtlimite abzuziehen.

→ Die Stawiko beantragt mit 6 Ja- zu 1 Nein-Stimme ohne Enthaltung folgenden neuen Absatz aufzunehmen:

§ 1 Abs. 3 (neu): Eine Beteiligung an den Zinskosten gemäss Abs. 2 Bst. c ist mit einem festzulegenden Zinssatz zu kapitalisieren. Der kapitalisierte Betrag ist rein rechnerisch von der Gesamtlimite in Abzug zu bringen.

Beispiel:

Beteiligung an den Zinskosten Dritter: 1 Mio. Franken pro Jahr

Zinssatz: 2% pro Jahr

Kapitalisierter Betrag: 50 Mio. Franken

Von der Gesamtlimite von 400 Mio. Franken wären dann bereits 50 Mio. Franken konsumiert.

Es wurde der Antrag gestellt, dass die Rückzahlung der vom Kanton Zug gewährten Darlehen vom Bund bzw. von einem anderen Kanton garantiert werden müsse.

Zur Begründung wurde vorgebracht, dass die Darlehen in der Regel der SBB AG gewährt werden. Je nach finanzieller Situation der SBB AG bestehe jedoch das Risiko, dass die Darlehen nicht oder nicht zeitgerecht zurückbezahlt werden können.

Dem wurde entgegengehalten, dass die SBB AG ja zu 100% im Besitz des Bundes sei und dass sich somit eine Bundesgarantie erübrige.

→ Die Stawiko beantragt mit 6 Ja- zu 1 Nein-Stimme ohne Enthaltung folgenden neuen Absatz aufzunehmen:

§ 1 Abs. 4 (neu): Die Rückzahlung der Darlehen ist durch den Bund oder durch einen Kanton zu garantieren.

→ **Zu § 2** macht die Stawiko darauf aufmerksam, dass «kumulativ» lediglich mit einem «m» geschrieben wird.

→ **Zu § 3 Abs. 2** macht die Stawiko darauf aufmerksam, dass Darlehen **ab** (nicht bis) 10 Mio. Franken durch den Kantonsrat zu genehmigen sind.

5. Anträge

Wir beantragen Ihnen Folgendes:

5.1. mit 5 Ja- zu 2 Nein-Stimmen ohne Enthaltung, auf die Vorlage Nr. 1855.2 - 13177 einzutreten und ihr gemäss den Anträgen der Stawiko (siehe Detailberatung in Kapitel 4) zuzustimmen;

5.2. mit 6 Ja- zu 1 Nein-Stimme ohne Enthaltung, die Motion der Alternativen Fraktion betreffend Zuger Standesinitiative: Mehr Mittel für ZEB-Bahnprojekte (Vorlage Nr. 1766.1 - 12952) nicht erheblich zu erklären;

5.3. einstimmig, die Motion der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051) betreffend Standesinitiative (1. Absatz) nicht erheblich zu erklären;

- 5.4. einstimmig, das Postulat der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051) betreffend
- a) koordinierte Interessenwahrnehmung mit anderen Kantonen (2. Absatz) erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben;
 - b) Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung mit anderen Kantonen (3. Absatz) erheblich zu erklären;
- 5.5. einstimmig, den Antrag von Martin Stuber zur Verwendung des Ertragsüberschusses der Laufenden Rechnung 2008 (Vorlage Nr. 1820.1 - 13088) betreffend einer Reserve von 50 Mio. Franken für die Vorfinanzierung von bedeutenden Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs abzulehnen, und somit dem Antrag des Regierungsrates zu folgen und die Ressourcenausgleichsreserve mit 100'000'000 Franken sowie das freie Eigenkapital mit Fr. 1'247'251.61 zu äufnen.

Zug, 1. Oktober 2009

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