

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 des Regierungsrates
vom 25. August 2009

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen einen Bericht, der sich auf einen Prüfungsauftrag des Kantonsrats im Zusammenhang mit der Verwendung des Ertragsüberschusses des Jahres 2008 sowie auf zwei parlamentarische Vorstösse bezieht, welche die Bahnverbindungen zwischen Zürich, Zug und der Zentralschweiz betreffen und neue finanzielle Rahmenbedingungen zur Förderung des Bahnausbaus verlangen. Wir gliedern den Bericht wie folgt:

1. In Kürze	3
2. Prüfungsauftrag des Kantonsrats und parlamentarische Vorstösse	4
3. Stand der nationalen und regionalen Bahnplanung	5
3.1. Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)	5
3.2. Bahn 2030	6
3.3. Angebotsplanung Innerschweiz	6
3.4. S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung	7
4. Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II)	8
4.1. 15 Minuten von Zug nach Zürich	8
4.2. Zukunftsweisende Investition	8
4.3. Beschlüsse zum ZBT II	8
4.4. Alternativen zum ZBT II	9
5. Standesinitiativen	10
5.1. Eingereichte Standesinitiative des Kantons Zug zur sofortigen Realisierung des ZBT II	11
5.2. Von der Alternativen Fraktion vorgeschlagene Standesinitiative	11
5.3. Von der FDP-Fraktion vorgeschlagene Standesinitiative	12
6. Ergänzende Finanzierungsformen von Bahnprojekten	12
6.1. Mitfinanzierung durch Kantone	13
6.2. Vorfinanzierung durch Kantone	13
6.3. Finanzierung der Durchmesserlinie Zürich	13
6.4. Öffentlich-private Partnerschaft (Public Private Partnership; PPP)	14

7. Mögliche kantonale Finanzierungshilfen für Bundesprojekte	15
7.1. Reserve für die Finanzierung von Bahnprojekten	15
7.2. Darlehen für die rasche Realisierung von Bahnprojekten	16
8. Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten	16
9. Zusammenarbeit mit weiteren Kantonen	17
9.1. Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)	17
9.2. Gotthardkomitee	17
9.3. Städteallianz	18
9.4. Metropolitankonferenz	18
9.5. Postulat der FDP-Fraktion zur verstärkten Zusammenarbeit	18
10. Personelle und finanzielle Auswirkungen	19
11. Anträge	19

1. In Kürze

Der Kanton Zug will die Interessen des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zug bei der Entwicklung der Bahnprojekte des Bundes aktiv wahr nehmen. Damit wichtige künftige Bahnprojekte rechtzeitig realisiert werden können, werden Vorfinanzierungen durch die Kantone notwendig. Zu diesem Zweck soll der Kanton Zug wichtige Bahnprojekte mit Darlehen und Zinskostenbeteiligungen bis maximal 400 Mio. Franken vorfinanzieren können. Diese Massnahme ist ein klares Signal nach Bern, um insbesondere die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels II zu beschleunigen.

Eine rasche Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen Zürich und Zug ist aus verkehrspolitischen, volkswirtschaftlichen und auch staatspolitischen Gründen unbedingt aktiv zu unterstützen. Diese Überzeugung steht auch hinter der Motion und dem Postulat der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich, der Motion der Alternativen Fraktion betreffend mehr Mittel für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (sog. ZEB) sowie dem Antrag von Kantonsrat Martin Stuber, aus dem Ertragsüberschuss des Jahres 2008 eine Reserve zwecks Vorfinanzierung von bedeutenden Bahnprojekten zu bilden. In erster Linie steht der Bund in der Pflicht, diese Forderungen zu erfüllen. Entsprechend verlangen die zwei Motionen neue Standesinitiativen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass Standesinitiativen beim Bund kaum Wirkung entfalten. Der Regierungsrat sieht deshalb darin kein wirksames Mittel. Aus diesem Grund schlägt er ein neues Finanzierungsinstrument vor: Über Vorfinanzierungen soll eine beschleunigte Realisierung für den Kanton Zug wichtiger Bahnprojekte, insbesondere auch des benötigten Zimmerberg-Basistunnels II (ZBT II), erreicht werden.

Vorfinanzierung Erfolg versprechend

Der Regierungsrat will die rechtlichen Grundlagen schaffen, damit der Kanton rechtzeitig und im benötigten Umfang Bahnprojekte des Bundes vorfinanzieren kann. Damit soll das Liquiditätsproblem beim Bund entschärft und insbesondere eine schnellere Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels II ermöglicht werden. Der Regierungsrat soll Darlehen bis insgesamt 400 Mio. Franken zur Vorfinanzierung von wichtigen Bahnprojekten vereinbaren oder sich an den Zinskosten von Vorfinanzierungen Dritter beteiligen können. Zur Freigabe ist ab einem Betrag von 10 Mio. Franken oder Zinskostenbeteiligungen von mehr als 500'000 Franken pro Jahr jeweils noch die Genehmigung durch einen einfachen Kantonsratsbeschluss erforderlich. Sobald Vorfinanzierungsprojekte anstehen, kann der Kanton dadurch wirksam und schnell handeln. Ausserdem setzt der Kanton Zug ein klares Zeichen, dass er bereit ist, sich bei der Finanzierung von bedeutenden Infrastrukturvorhaben im Bahnbereich zu engagieren und rasch und adäquat auf Finanzierungsengpässe des Bundes zu reagieren.

Keine spezielle Reserve notwendig

Der Vorschlag, eine spezielle Reserve zwecks Finanzierung von Bahnprojekten des Bundes zu schaffen, wäre ein positives Zeichen gegenüber dem Bund und der Öffentlichkeit. Eine Reservenbildung würde nur dann einen Sinn ergeben, wenn der Kanton einen grossen Investitionsbetrag selber tragen und diesen über mehrere Jahre ansparen müsste. Da der Zimmerberg-Basistunnel II jedoch ein Bundesprojekt ist, hat der Bund die Kosten zu tragen. Um diese allenfalls durch kantonale Darlehen vorfinanzieren zu können, braucht es keine Reserven, weshalb der Regierungsrat diesen Vorschlag ablehnt.

Interkantonale Zusammenarbeit ist weiterhin wichtig

Die im FDP-Postulat geforderte Zusammenarbeit mit anderen Kantonen wird bereits heute regelmässig gepflegt und funktioniert gut. Da jedoch nicht alle Kantone die gleichen Anliegen tei-

len, wird der ZBT II situativ in verschiedenen Gremien mit unterschiedlichen Partnerprojekten gefördert. Das Postulat ist in diesem Punkt weitgehend erfüllt.

Die interkantonale Zusammenarbeit bei Vorfinanzierungen konnte bisher noch nicht erprobt werden. Erstmals könnte dies bei der Durchmesserlinie in Zürich der Fall sein und andere Projekte könnten folgen. Diese Forderung des FDP-Postulats ist noch nicht erfüllt und soll weiter verfolgt werden.

2. Prüfungsauftrag des Kantonsrats und parlamentarische Vorstösse

Der Kantonsrat hat am 29. Januar 2009 folgende Motion der Alternativen Fraktion betreffend Zuger Standesinitiative: Mehr Mittel für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) vom 9. Dezember 2008 (Vorlage Nr. 1766.1 - 12952) an den Regierungsrat überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen Vorschlag für eine Standesinitiative einzureichen. Mit der Standesinitiative wird verlangt, dass der Bund für den Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch für die vom Volk beschlossenen Projekte Zimmerberg II und Wisenberg, bedeutend mehr Mittel zur Verfügung stellt als die im Rahmen der «zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte» (ZEB) beschlossenen. Diese Mittel werden erhöht, indem die zweckgebundenen Mineralölsteuern zur Hälfte für die Förderung des schienen- und strassengebundenen öffentlichen Personen- und Güterverkehrs eingesetzt werden.

Der Kantonsrat hat am 30. April 2009 folgende Motion und Postulat der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich vom 30. März 2009 (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051) an den Regierungsrat überwiesen:

- 1. Der Regierungsrat wird beauftragt, beim Bund eine Standesinitiative einzureichen, um die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen und/oder Bundesbeschlüsse zu erlassen, dass Kantone wichtige Bahnprojekte, welche im Rahmen der Gesamtschau FinöV zurückgestellt wurden, vorfinanzieren können. Im Rahmen dieser Vorfinanzierungen soll auch die Zusammenarbeit mit privaten Investoren im Rahmen der sogenannten Public Private Partnership (PPP) ermöglicht werden. Damit soll die Realisierung wichtiger Verkehrsprojekte - im Speziellen der Eisenbahntunnel Zimmerberg II - beschleunigt werden.*
- 2. Um für dieses Anliegen in Bern mehr Gewicht zu erhalten, wird der Regierungsrat eingeladen, mit Kantonen, welche ein vitales Interesse an der Realisierung dieses Projekts oder ähnlicher Projekte (z.B. Wisenbergtunnel) haben, die Zusammenarbeit zu suchen, damit die gemeinsamen Interessen beim Bund koordiniert vertreten werden können.*
- 3. Des Weiteren wird der Regierungsrat eingeladen, mit Kantonen, welche ein vitales Interesse an der Realisierung des Ausbaus der Eisenbahnstrecke zwischen Zug und Zürich haben, die Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung und beschleunigte Realisierung zu suchen. Diese beschränkt sich nicht auf die Nachbarkantone Luzern und Zürich; denn diese Strecke verbindet einerseits die Innerschweiz mit der Ostschweiz und stellt andererseits einen Engpass in der Nord-Süd-Verbindung dar.*

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung am 25. Juni 2009 die Vorlage Nr. 1820.1 - 13088 betreffend Verwendung des Ertragsüberschusses der Laufenden Rechnung 2008 (ohne die Auslandhilfe) an den Regierungsrat zurückgewiesen, verbunden mit dem Auftrag, folgenden mündlichen Antrag von Martin Stuber «50 Millionen Franken sind dem Eigenkapital als Reserve für die Vorfinanzierung von bedeutenden Infrastrukturbauten des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zuzuweisen» vertieft zu prüfen.

3. Stand der nationalen und regionalen Bahnplanung

3.1. Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

Im Jahr 2007 hat der Bundesrat eine Gesamtschau zu Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) dem Parlament vorgelegt. Mit dem Planungshorizont 2030 wurden die Nachfrage des Güterverkehrs und des Personenfernverkehrs analysiert sowie die bis dahin im FinöV-Fonds zur Verfügung stehenden Mittel berechnet. Mit den zur Verfügung stehenden 5.2 Mia. Franken (Preisstand 2005) wurden Infrastrukturmassnahmen und ein Angebotskonzept in der Form eines Systemfahrplans entwickelt. Dieser Fahrplan sieht für den Kanton Zug keine relevanten Angebotsverbesserungen im Fernverkehr vor. Insbesondere der vom Kanton Zug geforderte Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) wurde nicht aufgenommen. Bei den engen Vorgaben des Kostenrahmens für die ZEB wurden Grossprojekte in anderen Regionen besser beurteilt, da die Bahnnachfrage dort künftig stärker wächst (u.a. Wettbewerbsfähigkeit der Strasse) und die gewählten Projekte eine grössere Netzwirkung versprechen. Am 20. März 2009 verabschiedete das Parlament, trotz verschiedenen Interventionen und einer hängigen Standesinitiative aus dem Kanton Zug, das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG).

Auch ohne ZBT II sieht das beschlossene ZEB-Kernangebot kleinere Veränderungen im Raum Zug vor. So soll die Fahrzeit von Zug nach Zürich für jeden zweiten Luzerner Interregiozug verkürzt werden, indem auf den Halt in Thalwil verzichtet wird. Zudem führt die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) zu kürzeren Reisezeiten Richtung Süden. Aus fahrplantechnischen Gründen sieht ZEB relevante Infrastrukturvorhaben im Kanton Zug vor. Einerseits soll eine zirka 1,5 Kilometer lange Doppelspurinsel südlich des Bahnhofs Walchwil errichtet werden, andererseits soll die Doppelspurlücke zwischen Freudenberg und Rotkreuz geschlossen werden. Diese beiden Vorhaben des Bundes ermöglichen nicht nur einen stabileren Fahrplan im Fernverkehr, sondern sie können auch zur Verbesserung des Stadtbahnangebots beitragen. Dank diesen Infrastrukturmassnahmen von ZEB könnten auch die Haltestellen Walchwil Hörndli und Hüenberg Chämleten vermehrt durch die Stadtbahn bedient werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) erstellt zur Zeit gemeinsam mit der SBB ein Umsetzungskonzept zur ZEB. Je nachdem, wie die Liquidität des FinöV-Fonds steht, können Projekte früher oder später realisiert werden.

Im ZEBG wird nicht nur festgehalten, welche Bahnprojekte der Bund mit den zur Verfügung stehenden FinöV-Restmitteln erstellen will. In Art. 10 ZEBG wird der Bundesrat auch beauftragt, bis 2010 der Bundesversammlung eine Vorlage über die Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur zu unterbreiten. In Art. 10 Abs. 2 ZEBG sind diejenigen Massnahmen aufgeführt, welche der Bundesrat insbesondere prüfen soll. In Buchstabe c ist die Beschleunigung Luzern - Zürich mit ZBT II aufgeführt. Die für den Kanton Zug relevante Erweiterungsoption wird in der Botschaft vom 17. Oktober 2007 näher beschrieben. Danach wären neben dem ZBT II ein Doppelspurausbau am Rotsee, eine Doppelspurinsel im Raum Oberwil sowie kleinere Massnahmen im Raum Rotkreuz erforderlich. Die Infrastrukturkosten dafür wurden auf rund 1'100 Mio. Franken geschätzt. In Art. 10 Abs. 3 ZEBG ist festgehalten, dass diejenigen Projekte Priorität haben, welche in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind, was beim ZBT II der Fall ist.

3.2. Bahn 2030

Das Folgekonzept von ZEB trägt den Arbeitstitel «Bahn 2030». In diesem Konzept wird zur Hauptsache der Auftrag an den Bundesrat gemäss Art. 10 Abs. 2 ZEBG erfüllt. Für die Bahn 2030 hat der Bundesrat am 19. Dezember 2008 die Eckwerte definiert und das UVEK beauftragt, Ende 2010 eine Vernehmlassungsvorlage mit zwei Varianten vorzulegen. Die Erste rechnet mit einem Investitionsbedarf von 21 Mia. Franken, die Zweite mit einem solchen von 12 Mia. Franken. Bei der zweiten Variante müsste auf einen substanziellen Ausbau des Angebots innerhalb der Agglomerationen verzichtet werden. Das BAV hat in der Zwischenzeit die Planung gemeinsam mit der SBB aufgenommen und sich in einem ersten Schritt über den Stand der regionalen Bahnplanung und die Angebotsvorstellungen der Kantone ins Bild setzen lassen. Am 19. Juni 2009 hat das BAV die kantonalen Direktoren für den öffentlichen Verkehr darüber informiert, dass das ausserordentlich grosse Planungsvolumen der Bahn 2030, welches zudem noch in Varianten erarbeitet werden müsse, verzögert zu erwarten sei. Eine Vernehmlassung zu den Ergebnissen sei erst im Sommer 2010 zu erwarten.

Der Bundesrat hat für die Bahn 2030 auch seine Vorstellungen zur Finanzierung skizziert. Danach soll ein Mix von Finanzierungsquellen zu Mehreinnahmen des FinöV-Fonds führen. Konkret denkt der Bundesrat an Mehrabgaben der Kundinnen und Kunden und an den Kantonsanteil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Er will auch prüfen, ob private Investoren (Public Private Partnership; PPP) verstärkt beigezogen werden können (vgl. Abb. 1).

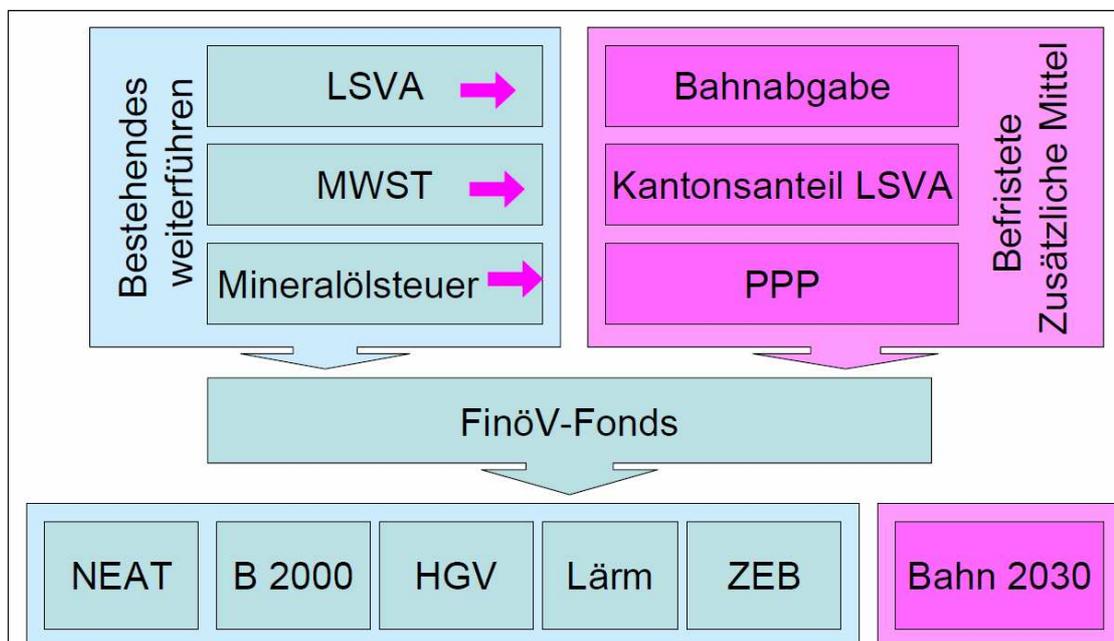


Abb. 1 Finanzierung Bahn 2030 (Quelle BAV)

3.3. Angebotsplanung Innerschweiz

Seit einigen Jahren besteht im Kanton Zug eine längerfristige Angebotsplanung für die Stadtbahn Zug. Ähnlich sieht es bei der S-Bahn Luzern aus, wo die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden eine gemeinsame Angebotsplanung betreiben. Eine langfristige Planung für die Bahnentwicklung Richtung Süden fehlte bisher. Die Kantone Uri, Schwyz und Zug haben daher im Jahr 2008 gemeinsam mit der SBB eine Angebotsplanung für die Innerschweiz gestartet. Mit dem Planungshorizont 2030 wurde die künftige Nachfrage analysiert und es wurde ein angestrebtes Angebotskonzept definiert. Dabei handelt es sich um eine rollende Planung, da laufend neue Erkenntnisse zu den Infrastrukturmassnahmen oder den übrigen Angebotsplanungen

einfließen müssen. Die Angebotsvorstellungen, welche gegenüber dem BAV für die Bahn 2030 eingereicht wurden, sind in der Abbildung 2 dargestellt.

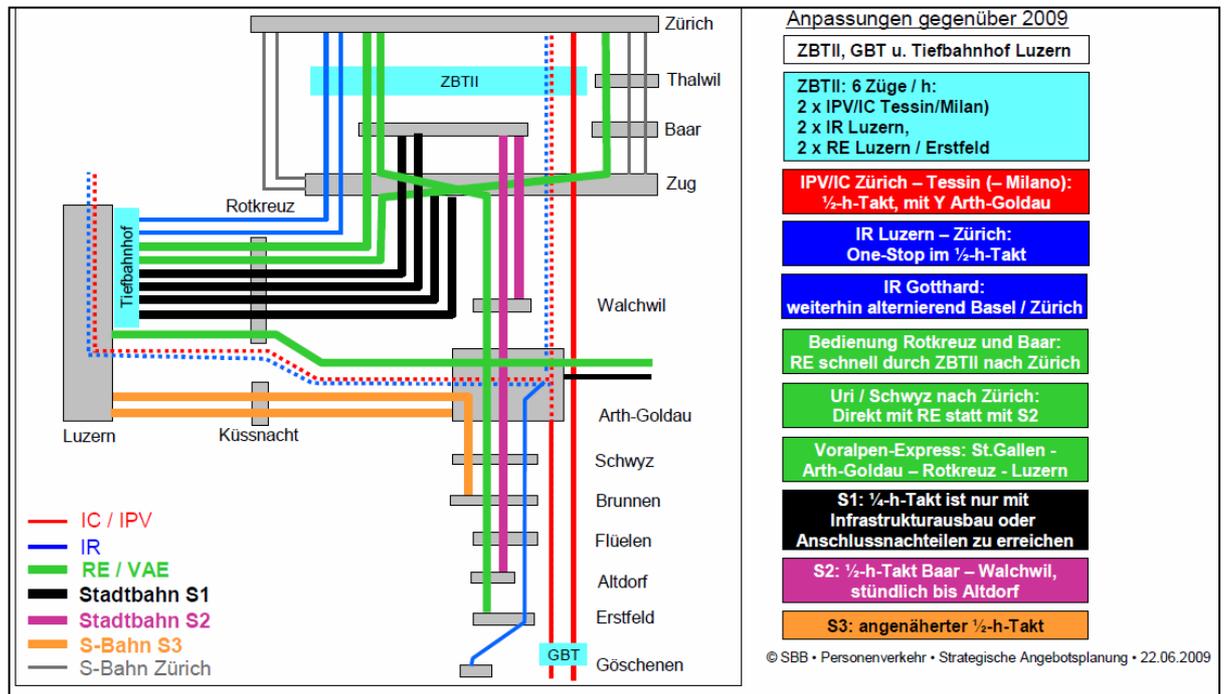


Abb. 2 Angebotsplanung Innerschweiz, Basisvariante Fahrplan 2030

3.4. S-Bahn Zürich 4. Teilergänzung

Mit dem Zeithorizont bis zum Jahr 2016 wurde beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) im Jahr 2006 mit der Planung des weiteren Ausbaus der S-Bahn Zürich, der 4. Teilergänzung (4. TE), begonnen. Wie bei allen Planungen ist auch bei der S-Bahn Zürich prägend, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr unvermindert zunimmt. Für den Korridor Zürich - Zug wird im Regionalverkehr beispielsweise ein Wachstum von 39 % prognostiziert. Dreh- und Angelpunkt der 4. TE wird die neue Durchmesserlinie im Bahnhof Zürich sein. Dieser unterirdische Bahnhof ermöglicht diverse neue Linienführungen im ganzen S-Bahn-Bereich. Unter anderem wird auch am linken Zürichseeufer gemeinsam mit den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Glarus ein neues Angebotskonzept vorbereitet. Dieses betrifft den Kanton Zug hauptsächlich bei der heutigen S21 (Zug - Thalwil), die durch die S24 ersetzt werden soll, welche neu im Halbstundentakt die für den Kanton Zug attraktive Strecke Zug - Thalwil - Zürich - Flughafen - Winterthur - Schaffhausen/Weinfelden befahren wird.

Für die 4. TE sind diverse Infrastrukturmassnahmen notwendig, welche in einem Gesamtpaket des Kantons Zürich dem Bund zur Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsfonds eingereicht wurden. Für die Strecke Zug - Thalwil ist eine Verkürzung der Zugfolgezeiten (Signalanlagen) auf 1,5 bis 2 Minuten notwendig, was unter anderem auch Investitionsbeiträge des Kantons Zug erfordern wird. Zur Zeit projiziert die SBB die konkreten Massnahmen. Sofern alle Partner ihre finanziellen Beiträge rechtzeitig sprechen können und die Durchmesserlinie im Bahnhof Zürich gemäss Terminprogramm gebaut werden kann, wäre die Einführung der neuen S24 im Jahr 2014 möglich.

4. Zimmerberg-Basistunnel (ZBT II)

4.1. In 15 Minuten von Zug nach Zürich

Unter der Abkürzung ZBT II wird der im Rahmen der sog. Alpentransit-Abstimmung vom Volk beschlossene und vom Bund zu erstellende Eisenbahntunnel zwischen Thalwil und Baar verstanden. Er ist die Fortsetzung des im Jahr 2003 eröffneten Tunnels Zimmerberg I (ZBT I), der als zweispuriger Paralleltunnel Zürich mit Thalwil verbindet. Der ZBT II ermöglicht auf kürzestem Weg eine schnelle Verbindung zwischen Thalwil (Nidelbad) und Baar (Litti). Die Fahrzeit reduziert sich von Zug nach Zürich für konventionelle Züge auf attraktive 16 Minuten. Bei Vollausbau mit modernen Signalisationssystemen sind für Züge mit Geschwindigkeiten von 250 km/h auch Fahrzeiten von 15 Minuten erreichbar.

Der ZBT II würde in Kombination mit dem Tiefbahnhof Luzern eine Verkürzung der Reisezeit um 30 % möglich machen. Die Fahrt von Luzern nach Zürich dauerte dann noch 33 Minuten. Die Anschlusssituation in den Knotenbahnhöfen wird mit jedem zusätzlichen Zug verbessert. Mit einem integralen 15-Minuten-Takt entstehen für alle denkbaren Anschlüsse Umsteigezeiten von weniger als 15 Minuten. Dank der konkurrenzlos kurzen Reisezeit und den in der Zentralschweiz überdurchschnittlich wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen kann mit dem ZBT II mit einer Verdoppelung der Bahn-Reisenden zwischen Zug und Zürich gerechnet werden. Im Rahmen der Angebotsplanung Innerschweiz für das Jahr 2030 wurde das angestrebte Angebotskonzept definiert. Dieses sieht vor, dass pro Stunde und Richtung sechs Züge durch den ZBT II und dreimal pro Stunde eine Verbindung via Thalwil nach Zürich verkehren werden.

4.2. Zukunftsweisende Investition

Die zusätzliche Streckenkapazität ermöglicht, dass auch langfristig die künftige Nachfrage nach regionalen und nationalen Bahnfahrten zwischen Zürich und Zug abgedeckt werden kann. In den stark befahrenen Bahnhof Thalwil fahren nur noch diejenigen Züge, welche dort anhalten, und der Bahnhof wird von durchfahrenden Zügen entlastet. Dies bringt auch der Achse Zürich - Chur mehr Kapazität. Der ZBT II ist von der Neigung und den Kurvenradien her für künftige Hochgeschwindigkeitszüge geeignet und damit auch eine Investition für kommende Generationen. Der ZBT II mit einer mutmasslichen Lebensdauer von 100 Jahren und mehr schafft die Voraussetzung für diverse denkbare künftige Angebotskonzepte.

Der 9,4 Kilometer lange ZBT I wurde im Jahr 2003 nach sieben Jahren Bauzeit fertig gestellt. In den Kosten von 890 Mio. Franken sind Vorinvestitionen im Wert von 90 Mio. Franken für die spätere Weiterführung des Tunnels nach Baar enthalten. So sind das kreuzungsfreie unterirdische Anschlussbauwerk Nidelbad (Thalwil) und etwa 100 Meter Doppelspurtunnel des ZBT II Richtung Baar bereits realisiert. Letztmals wurden in der Botschaft des Bundesrates zum ZEB-Beschluss Kostenschätzungen von 1'100 Mio. Franken für die so genannte Erweiterungsoption «Beschleunigung Luzern - Zürich, mit Zimmerberg Basistunnel II» gemacht. Zur Zeit werden für die Bahn 2030 genauere Kostenschätzungen erstellt, welche auch die erhöhten Sicherheitsanforderungen (2. Tunnelröhre und/oder Fluchtstollen) beinhalten sollten.

4.3. Beschlüsse zum ZBT II

Im Unterschied zu allen anderen in der Schweiz zur Diskussion stehenden Bahnprojekten wurde der ZBT II in zwei Volksabstimmungen namentlich erwähnt und gutgeheissen. Seit 15 Jahren ist der ZBT II in zahlreichen Bundesbeschlüssen enthalten. Er wurde jedoch auch mehrfach ein Opfer der Kostenentwicklung bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT).

- Am 27. September 1992 hat das Schweizer Volk mit 63,6 % Ja-Stimmen dem NEAT-Konzept klar zugestimmt. In der Abstimmungsvorlage zum Alpentransit-Beschluss (SR 742.104) war im Art. 8 der Einbezug der Ostschweiz beschrieben und es hiess: «Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil-Au (Hirzel) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Littli/Baar ergänzt.» Somit hat das Volk den Bund klar mit dem Bau des ZBT II beauftragt.
- Im Jahr 1998 wurde aufgrund der sich verschlechternden allgemeinen Bundesfinanzen und der Kostenentwicklung bei der NEAT die Finanzierung von Bahngrossprojekten (NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss, Lärmsanierung) mit dem so genannten FinöV-Beschluss neu geregelt. In der Übergangsbestimmung zum Art. 87 der Bundesverfassung wurde geregelt, welche Grossprojekte über den FinöV-Fonds finanziert werden sollen und welche Steuern und Abgaben den Fonds in welchem Umfang zu speisen haben. Gegen diese Vorlage wurde das Referendum ergriffen und das Volk hat am 29. November 1998 mit 63,5 % Ja-Stimmen der FinöV-Vorlage deutlich zugestimmt. Auch in diesen Abstimmungsunterlagen war der ZBT II erwähnt.
- Bereits am 26. September 1991 hatte das Parlament dem Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale zugestimmt. Im bewilligten Kredit von 850 Mio. Franken (Preisstand 1990) waren 730 Mio. Franken für die Zimmerberg-/Hirzellinie enthalten. Damit hatte das Parlament bereits vor dem Alpentransit-Beschluss den ZBT II und dessen Finanzierung beschlossen.
- In den Alpentransit-Finanzierungsbeschlüssen von 1991, 1997, 1999 und 2004 wurde der ZBT II regelmässig mitfinanziert. Am 10. Juni 2004 wurde vom Parlament der NEAT-Gesamtkredit auf 15'604 Mio. Franken (Preisstand 1998) erhöht. Der ZBT II war auch in dieser Vorlage enthalten, die Mittel im Umfang von 841 Mio. Franken wurden aber gesperrt, da die Kosten für die NEAT (Gotthard-Basistunnel) deutlich höher ausfielen als ursprünglich geplant.
- Im Jahr 2007 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament eine Gesamtschau FinöV. Darin beantragte er dem Parlament, den ZBT II aus dem bisherigen NEAT-Gesamtkredit zu streichen. Das Parlament stimmte diesem Antrag zu, belies jedoch den vom Volk genehmigten Alpentransitbeschluss und beauftragte den Bundesrat, den ZBT II prioritär zu prüfen und erneut eine Finanzierung vorzuschlagen.

4.4. Alternativen zum ZBT II

In diversen Medien wurden schon mehrfach mögliche Alternativen zum ZBT II diskutiert. Dabei wird vor allem die so genannte VCS-Variante erwähnt. Es handelt sich dabei um Paralleltunnels, welche in etwa entlang den bisherigen einspurigen Albis- und Zimmerbergtunnels gebaut würden. Allenfalls könnte auch noch die bereits errichtete unterirdische Abzweigungsstelle bei Thalwil Richtung Horgen verlängert werden, so dass anstelle des Fernverkehrs Richtung Zentralschweiz die Züge der Achse Zürich - Chur den Knoten Thalwil umfahren könnten. Solche Varianten versprechen allenfalls Kostenvorteile gegenüber dem ZBT II. Vor allem könnten diese aber etappiert erstellt werden, was den Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes entgegenkommen könnte. Die Idee wurde bereits 1999 vom damaligen Landesring der Unabhängigen (LdU) dem zuständigen Bundesrat eingereicht. Sie ist dann aber im Jahr 2003 vom Bundesrat mit der Botschaft zum NEAT-Gesamtkredit beurteilt und verworfen worden.

Die Volkswirtschaftsdirektion hat sich Anfang 2009 an das Bundesamt für Verkehr (BAV) gewendet und Abklärungen zu alternativen Varianten zum ZBT II verlangt. Am 20. Februar 2009 hat das BAV dazu Stellung genommen und festgehalten, dass für die Bahn 2030 die Massnahme «Beschleunigung Luzern - Zürich mit Zimmerberg-Basistunnel II» bearbeitet werde,

dass man in diesem Zusammenhang aber auch alternative Varianten betrachte. Zur VCS-Variante ist das BAV der Meinung, dass sie im Vergleich zum ZBT II Nachteile aufweise. Ein Ausbau entlang der bestehenden Strecke würde den Anforderungen an eine moderne Eisenbahn nicht entsprechen. Die Fahrgeschwindigkeit von Personenzügen wäre relativ gering. Damit würde die Fahrzeit entsprechend lang und für den Personenverkehr wenig attraktiv. Eine bedeutende Beschleunigung der Züge könne nur mit dem Bau des ZBT II erreicht werden. Insbesondere durch die Eröffnung der Autobahn durchs Knonaueramt werde die Autofahrt von und nach Zürich schneller und die entsprechenden Zugverbindungen würden weniger konkurrenzfähig. Dem solle mit einem attraktiven Schienenverkehrsangebot entgegengehalten werden. Für den ZBT II spreche, dass er die logische Fortsetzung des bereits gebauten Tunnels Zürich - Thalwil bilde. Zudem könne dank des ZBT II die Kapazität wesentlich erhöht werden. Zusammen mit dem bestehenden Tunnel Zürich - Thalwil entstünde dann eine neue getrennte zusätzliche Strecke von Zürich bis Zug.

Zur Zeit steht die Bahnreform 2 in Vernehmlassung. Gemäss dieser Vorlage legt der Bundesrat fest, auf welchen Strecken ein Hochgeschwindigkeitsstandard angewendet werden soll. Im Anhang 1 sind diese Strecken aufgeführt. Danach müssten alle Massnahmen entlang der Strecke Zürich - Zug - Arth-Goldau auch die Normen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) erfüllen. Mit der VCS-Variante müssten HGV-Züge von Zürich her schon nach kurzer Zeit die Geschwindigkeit halbieren und durch den Bahnhof Thalwil fahren. Dies ist nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch wenig sinnvoll.

Der ZBT II ist unbestritten ein Projekt des Bundes. Er war Bestandteil von zwei Volksabstimmungen und geniesst dadurch gemäss Art. 10 ZEBG Priorität. Falls der Bund eine verlässliche Verkehrspolitik betreiben möchte, muss der ZBT II realisiert werden. Im Jahr 2000 hatte der Bundesrat die Bohrmaschine des ZBT I gestoppt und dadurch sogar bewusst auf ein erhebliches Einsparpotenzial verzichtet. Damals hatte er argumentiert, dass er den ZBT II rechtzeitig erstellen wolle. Es wäre unredlich, wenn der Bund nun gerade bei diesem Projekt den Rotstift ansetzen würde. Aus der Sicht des Kantons Zug muss auch noch in Erwägung gezogen werden, dass der ZBT II vorwiegend dem Fernverkehr dient und daher grundsätzlich der Bund in der Pflicht steht. Die VCS-Variante hingegen wäre wesentlich stärker als Investition für den Regionalverkehr zu bewerten und hätte dadurch andere Zuständigkeiten und Finanzierungsmodalitäten zur Folge. Gemäss Art. 60 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) ist der Bund alleine für die Investitionen des Fernverkehrs zuständig. An Infrastrukturmassnahmen welche für den Regionalverkehr benötigt werden, hätten sich gemäss Art. 3 Abs. 4 des SBB-Gesetzes (SR 742.31) die Kantone anteilmässig zu beteiligen.

Da die VCS-Variante bei Fahrzeiten, Kapazität, Flexibilität und Zukunftsfähigkeit gegenüber dem ZBT II keine Vorteile bietet, ist aus heutigem Kenntnisstand der ZBT II für den Kanton Zug eindeutig diejenige Lösung, die den grössten volkswirtschaftlichen Nutzen verspricht und entsprechend unterstützt werden muss.

5. Standesinitiativen

Neben der bereits vom Kanton Zug eingereichten Standesinitiative zur sofortigen Realisierung des ZBT II verlangen zwei Motionen neue Standesinitiativen zwecks Finanzierung von öV-Infrastrukturprojekten, insbesondere für den ZBT II. Gemäss Art. 160 der Bundesverfassung und Art. 115 des eidgenössischen Parlamentsgesetzes kann jeder Kanton den Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung einreichen oder die Ausarbeitung eines Entwurfes vorschlagen. Die Zuständigkeit des Zuger Kantonsrates für die Einreichung einer Standesinitiative

stützt sich auf § 41 Bst. r der Kantonsverfassung (BGS 111.1). Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Standesinitiativen beim Bund einen schweren Stand haben. Gemäss einer Parlamentsstatistik wurden zwischen 1970 bis 2006 von den Kantonen 217 Standesinitiativen eingereicht. Davon wurden 18 positiv angenommen. Die übrigen wurden grossmehrheitlich abgelehnt, zurückgezogen oder sind noch gar nicht abschliessend behandelt. Es muss erkannt werden, dass solche Vorstösse dem Kanton zwar das Gefühl vermitteln, etwas unternommen zu haben. Nach der Verabschiedung des Geschäfts auf kantonaler Ebene besteht jedoch kaum noch die Möglichkeit, den weiteren Verlauf zu beeinflussen. Mit diesem Vorbehalt müssen auch die Motionen der Alternativen Fraktion und der FDP-Fraktion beurteilt werden, soweit diese neue Standesinitiativen verlangen. Auch inhaltlich würden die verlangten Standesinitiativen nichts Neues bringen, da beim Bund bereits Gesetzesgrundlagen bestehen oder der Bundesrat bereits den Auftrag hat, solche vorzulegen.

5.1. Eingereichte Standesinitiative des Kantons Zug zur sofortigen Realisierung des ZBT II
Auf Veranlassung der CVP-Fraktion des Kantonsrats hat der Kanton Zug am 16. November 2006 eine Standesinitiative eingereicht und darin gefordert, dass der ZBT II unverzüglich zu realisieren sei. Am 19. April 2007 konnte der Volkswirtschaftsdirektor das Anliegen vor der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vortragen. Da damals die Gesamtschau des Bundes noch bevorstand, hat die Kommission die Standesinitiative bis zum ZEB-Beschluss sistiert. Am 19. Juni 2009 hat nun die Kommission die Zuger Standesinitiative erneut behandelt und ihr mit 6 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen keine Folge gegeben. Als Begründung für die ablehnende Haltung wurde angegeben, dass das Anliegen bereits auf Gesetzesstufe (Art. 10 ZEBG) verankert sei. Die Standesinitiative des Kantons Zug wird voraussichtlich in der Herbstsession 2009 gemeinsam mit den Standesinitiativen der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau - mit ähnlichem Anliegen zum Tunnel durch den Wisenberg - im Ständerat beraten.

5.2. Von der Alternativen Fraktion vorgeschlagene Standesinitiative

Mit der von der Alternativen Fraktion vorgeschlagenen Standesinitiative wird verlangt, dass der Bund für den Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch für die vom Volk beschlossenen Projekte Zimmerberg II und Wisenberg, bedeutend mehr Mittel zur Verfügung stellt als die im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) beschlossenen. Diese Mittel sollen erhöht werden, indem die zweckgebundenen Mineralölsteuern zur Hälfte für die Förderung des schienen- und strassengebundenen öffentlichen Personen- und Güterverkehrs eingesetzt werden.

Im Art. 10 ZEBG hat das Parlament dem Bundesrat den Auftrag erteilt, eine Vorlage für den weiteren Bahnausbau bis 2010 zu unterbreiten. Im Abs. 5 dieses Artikels steht zudem: «Zur Finanzierung dieser Massnahmen sieht die Vorlage eine Zuführung zusätzlicher Mittel in den FinöV-Fonds vor.» Der Bundesrat hat am 19. Dezember 2008 die Eckwerte für die Bahn 2030 definiert und das UVEK beauftragt, zwei Varianten mit einem Investitionsbedarf von 21 Mia. Franken und einem solchen von 12 Mia. Franken zu erarbeiten. Die Finanzierung soll aus dem FinöV-Fonds erfolgen (vgl. vorne Ziff. 3.2). Um die ersten Projekte etwa 2017 realisieren zu können, ist dieser auf befristete zusätzliche Einnahmen angewiesen. Sie könnten durch eine Abgabe auf Bahnbilletten oder den Kantonsanteil an der LSVA generiert werden. Der Bundesrat hat somit weitgehend den gleichen Auftrag, wie es die Standesinitiative fordert. Die Alternative Fraktion fordert jedoch nicht nur mehr Mittel, sondern möchte auch noch eine ganz bestimmte Finanzierung (die Hälfte der Mineralölsteuer) beim Bund beantragen. Diese Forderung schränkt den Handlungsspielraum des Bundes bei der Mittelbeschaffung ein. Der offene Auftrag, wie er im ZEB-Gesetz formuliert ist, schafft Spielraum für mehrheitsfähige Lösungen. Um

ein Scheitern des Bahnausbaus zu vermeiden, müssen für das vom Bundesrat skizzierte 21-Milliarden-Paket verschiedene Finanzierungsquellen ausgeschöpft werden.

Zudem soll die Finanzierung einer Verkehrsart nicht zu Lasten einer anderen gehen. Hätte die Standesinitiative Erfolg, gäbe es eine grosse Finanzierungslücke bei der Sanierung und beim Ausbau von Nationalstrassen und bei den Bundesbeiträgen an Hauptstrassen. Dies widerspräche dem Auftrag des Bundes, ein Nationalstrassennetz zu errichten und dessen Benutzbarkeit zu sichern (Art. 83 Abs. 1 BV). Aus diesen Gründen soll auf eine entsprechende Standesinitiative verzichtet werden.

5.3. Von der FDP-Fraktion vorgeschlagene Standesinitiative

Mit der von der FDP-Fraktion vorgeschlagenen Standesinitiative wird verlangt, dass die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen seien, so dass Kantone wichtige Bahnprojekte, die im Rahmen der Gesamtschau FinöV zurückgestellt wurden, vorfinanzieren könnten. Im Rahmen dieser Vorfinanzierungen soll auch die Zusammenarbeit mit privaten Investorinnen und Investoren im Rahmen der so genannten Public Private Partnership (PPP) ermöglicht werden. Damit soll die Realisierung wichtiger Verkehrsprojekte - im Speziellen der Eisenbahntunnel ZBT II - beschleunigt werden.

Im Art. 12 Abs. 3 ZEBG steht: «Die Infrastrukturbetreiberinnen können unter Vorbehalt der Genehmigung des Bundesamts für Verkehr mit den beteiligten Kantonen und Dritten (öffentlich-private Partnerschaft) Vereinbarungen zur Vorfinanzierung der von der Bundesversammlung beschlossenen und finanzierten Massnahmen abschliessen.» Aufgrund dieses Artikels rennt die Standesinitiative in Bern hinsichtlich der Vorfinanzierung offene Türen ein. Hingegen kann aufgrund der zitierten Rechtsgrundlage der ZBT II trotzdem noch nicht vorfinanziert werden, da der für eine Vorfinanzierung nötige Finanzierungsbeschluss des Bundes fehlt. Um dies zu ändern, hat das Parlament im ZEBG mit dem Art. 10 den Bundesrat beauftragt, bis 2010 eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den Ausbau der Bahninfrastruktur vorzulegen. Die Massnahme «Beschleunigung Luzern - Zürich mit Zimmerberg-Basistunnel II» ist ausdrücklich zu prüfen, zudem haben Projekte, die in einer Volksabstimmung gutgeheissen wurden, also auch der ZBT II, Priorität. Auch der Wunsch der Motionäre, die Zusammenarbeit mit privaten Investoren zu ermöglichen, ist bereits in diesem Artikel im Abs. 6 enthalten. Da die Forderungen der Standesinitiative bereits im ZEB-Gesetz weitgehend eingeflossen sind, kann der ZBT II mit einer solchen Initiative nicht weiter gefördert werden. Zudem ist die im Jahr 2006 durch die CVP-Fraktion lancierte Standesinitiative zur sofortigen Realisierung des ZBT II im Parlament noch nicht abschliessend behandelt.

6. Ergänzende Finanzierungsformen von Bahnprojekten

Bahnprojekte, wie zur Zeit der ZBT II, für welche kein Finanzbeschluss des Bundes vorliegt, müssten zur Realisierung durch Kantone oder private Investorinnen und Investoren vollständig auf eigenes Risiko finanziert werden. Der Bund kann ohne Finanzbeschluss keine Garantien zur Rückzahlung der investierten Mittel abgeben. Es besteht auch keine Rechtsgrundlage welche den Bund verpflichten würde, bereits realisierte Projekte nachträglich zu finanzieren. Für die Vor- oder Mitfinanzierung eines Bundesprojekts muss somit von Beginn weg auch die Finanzierung des Bundesanteils geregelt sein.

6.1. Mitfinanzierung durch Kantone

Eine Mitfinanzierung bedeutet, dass der Kanton gemeinsam mit dem Bund einen bestimmten Anteil an der Gesamtinvestition übernimmt. Dies setzt voraus, dass beim mitfinanzierenden Bund - beziehungsweise bei der SBB als Auftragnehmerin - eine gesicherte Finanzierung vorhanden sein muss. Ohne einen einsprechenden Bundesbeschluss müsste der Kanton die gesamte Investition vollständig finanzieren.

Der Kanton Zug und viele andere Kantone kennen das Instrument der Mitfinanzierung bereits. So wurde zum Beispiel die Doppelspur Cham - Freudenberg gemeinsam mit der SBB (über die Leistungsvereinbarung des Bundes) finanziert. Der Kostenteiler und die Zahlungsmodalitäten wurden für die Investitionskosten vertraglich geregelt und die Beiträge wurden dem Baufortschritt entsprechend an die SBB entrichtet. Der Kantonsrat hat am 26. Oktober 2006 einen Investitionsbeitrag gesprochen, welcher zu Lasten der Laufenden Rechnung mit jährlich 10% degressiv abgeschrieben wird.

6.2. Vorfinanzierung durch Kantone

Im Unterschied zur Mitfinanzierung geht es bei der Vorfinanzierung um die Übernahme von Finanzierungskosten zur Überbrückung eines Liquiditätsengpasses beim Bund. Ein solcher kann vor allem bei Fonds-Finanzierungen (FinöV-Fonds) entstehen, da die für ein Projekt verfügbaren Mittel abhängig sind von der Äufnung des Fonds einerseits und von der Kostenentwicklung der übrigen Projekte andererseits. Dies führt dazu, dass Projekte aus finanziellen Gründen gestaffelt und teilweise erst nach Jahrzehnten realisiert werden können. Im Fall von ZEB werden die Projekte voraussichtlich über die Jahre 2016 bis 2030 verteilt verwirklicht. Wenn künftig finanzierte Projekte des Bundes früher als geplant umgesetzt werden sollen, müssen diese bis zum Zeitpunkt, an dem der Fonds über genügend Mittel verfügt, vorfinanziert werden.

Der Bund regelt in einem Merkblatt vom 20. Februar 2009 die Vorfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen durch Kantone. Darin macht er darauf aufmerksam, dass für Investitionen des beschlossenen ZEB-Paketes die Mittelverfügbarkeit fehlt und er stellt erste Angebotsschritte frühestens auf 2025 in Aussicht. Er verweist auf den Artikel 12 Abs. 3 im ZEBG wonach unter Vorbehalt der Genehmigung des BAV die Infrastrukturbetreiberinnen und -betreiber mit den betroffenen Kantonen oder Dritten Vereinbarungen zur Vorfinanzierung der von der Bundesversammlung beschlossenen und finanzierten Massnahmen abschliessen können. Die erforderliche Höhe und Dauer der von den Kantonen jeweils zu leistenden Bevorschussung ergeben sich aus der Differenz zwischen den pro Jahr für das jeweilige Projekt im Rahmen eines beschleunigten Bauprogramms erforderlichen Mittel und den in der Umsetzungsplanung von ZEB bundesseitig verfügbaren Mittel. Die Vorfinanzierung erfolgt durch Gewährung zinsloser, rückzahlbarer Darlehen der Kantone an die jeweilige Infrastrukturbetreiberin. Die Höhe der Rückzahlungsbeträge und die Rückzahlungsdauer ergeben sich aus dem Umsetzungsplan des Bundes. Sie werden in trilateralen Vereinbarungen zwischen Bund, Kanton und Infrastrukturbetreiber festgelegt.

Es besteht somit eine bundesrechtliche Grundlage für die Vorfinanzierung von Projekten aus dem ZEB-Beschluss. In einem solchen Fall würde der Kanton mit der SBB ein zinsloses Darlehen für die Dauer von der Projektrealisierung bis zur Bundesfinanzierung vereinbaren. Faktisch entgingen damit dem Kanton während der entsprechenden Laufzeit die Zinserträge der eingesetzten Mittel.

6.3. Finanzierung der Durchmesserlinie Zürich

Die Durchmesserlinie Zürich, ein 2-Milliarden-Projekt, ist ein Vorhaben von nationaler Bedeutung, welches aber auch regionale Ausstrahlung hat. Die Entstehungsgeschichte und insbe-

sondere die Finanzierungslösung sind zwar nicht repräsentativ, trotzdem kann an diesem konkreten Beispiel die komplexe Bahnfinanzierung eindrücklich dargestellt werden. Für die Finanzierung des Projekts wurde zunächst ein Kostenteiler (Mitfinanzierung) zwischen dem Bund und dem Kanton Zürich vereinbart. Dieser richtet sich nach der Nutzung der Durchmesserlinie für den Agglomerations- und den Fernverkehr. Danach werden 1/3 dem Fernverkehr und 2/3 dem Agglomerationsverkehr angerechnet. Der Agglomerationsverkehr ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton. Die zurechenbaren Kosten der Durchmesserlinie von 1'354 Mio. Franken werden je zur Hälfte von Bund und Kanton Zürich finanziert. Der Fernverkehrsanteil müsste ausschliesslich vom Bund finanziert werden. Aufgrund des vereinbarten Schlüssels trägt der Kanton Zürich 33 % der Gesamtinvestition, was einem Investitionsvolumen von 677 Mio. Franken entspricht. Da der anteilige Finanzfluss des Bundes (ZEB, Infrastrukturfonds, Leistungsvereinbarungen der SBB) dem Baufortschritt nicht folgen kann, werden die entsprechenden Zahlungen bis maximal 500 Mio. Franken durch den Kanton Zürich bevorschusst. Die Vorfinanzierung erfolgt einerseits in vorzeitigen Zahlungen des Kantonsanteils (100 Mio. Franken) und andererseits in Form von spätestens in den Jahren 2015 bis 2017 rückzahlbaren Darlehen an die SBB im Umfang von maximal 400 Mio. Franken. Gemäss Art. 21 Abs. 2 Bst c der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV, SR 725.116.21) werden die Darlehen zinslos vereinbart. Bei verspäteter Rückzahlung der Darlehen wird jedoch ein Verzugszins geschuldet. Der Verzugszins beträgt 5 % (Art. 24 Subventionsgesetz).

Um einen Baustopp zu verhindern und die Durchmesserlinie möglichst rasch nutzen zu können, hat der Regierungsrat des Kantons Zürich in einem dringlichen Beschluss der Vorfinanzierung zugestimmt und den Kantonsrat über diesen Beschluss in Kenntnis gesetzt. Zudem wurden die Nachbarkantone angefragt, ob sie bereit wären, sich an der Vorfinanzierung zu beteiligen. Der Kanton Zürich rechnet bei einem Zinssatz von 3,25 % mit Kosten von 70 Mio. Franken für die Vorfinanzierung des Bundesanteils. Im Rahmen der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Region Zürich (Zürich, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Schwyz, Glarus, Aargau und Zug) wurde ein Beteiligungsmodell für die Vorfinanzierung erarbeitet. Danach teilen sich diese Kantone die Vorfinanzierungskosten im Verhältnis der Anzahl Züge, welche auf dem Weg vom bzw. zum Bahnhof Zürich den jeweiligen Kanton befahren. Danach müsste der Kanton Zug 5 % der Vorfinanzierungskosten oder 3.5 Mio. Franken tragen und dem Kanton Zürich entrichten. Für den Kanton Zug wäre es noch interessanter, wenn er direkt der SBB ein Darlehen gewähren könnte, als Zinskosten an den Kanton Zürich zu entrichten. Es würde sich dabei um ein Darlehen von voraussichtlich 27 Mio. Franken für die Laufzeit vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2013 handeln. Zur Zeit verfassen die beteiligten Kantone eine gemeinsame Absichtserklärung für die erwähnte Vorfinanzierung. Gleichzeitig wird der genaue Finanzierungsbedarf aufgrund der Liquidität des Bundes und des Baufortschritts der Durchmesserlinie erhoben. Anschliessend könnten bis Ende 2009 entsprechende Darlehen mit der SBB vereinbart werden. Dazu wäre ein entsprechender Kantonsratsbeschluss nötig. Bei Annahme des vorliegenden KRB betr. Vorfinanzierung von Bahnprojekten würde der Regierungsrat den Darlehensvertrag abschliessen und dem Kantonsrat zur Zustimmung mittels einfachem KRB unterbreiten. Die Zinskostenbeteiligung des Kantons Zug an der Durchmesserlinie Zürich könnte also ein erster Anwendungsfall des nun beantragten KRB werden.

6.4. Öffentlich-private Partnerschaft (Public Private Partnership; PPP)

PPP ist kein streng wissenschaftlich definierter Begriff, sondern er steht für den Einsatz von privatem Kapital und Fachwissen zur Erfüllung staatlicher Aufgaben. Nur wenige Staaten verfügen heute über Erfahrungen in der Umsetzung von PPP. In der Schweiz hat sich der Lösungsansatz PPP für Bahnprojekte bisher nicht durchgesetzt. Ursache könnten diverse Gründe sein. So werden die hohe Bonität der öffentlichen Hand oder die lange Tradition der Zusam-

menarbeit mit gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen (z.B. Bahnen, Wasserwerke, Entsorgungsfirmen), aber auch die direkte Demokratie oder fehlende gesetzliche Grundlagen erwähnt. Wenn man davon absieht, dass Bahnunternehmungen auch privatwirtschaftlich organisierte Firmen sind, ist im schweizerischen Normalspurnetz kein Beispiel bekannt, wo mit Beteiligung von privaten Investoren ein Projekt realisiert werden konnte. Es fehlen somit weitgehend Erfahrungen mit PPP und es herrscht in der öV-Branche auch Skepsis, ob PPP bei Bahnprojekten erfolgreich anwendbar wäre.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Beteiligung Dritter an Bahnprojekten sind weitgehend vorhanden. So sieht der Art. 5 des FinöV-Fondsreglements (SR 742.140) die Beteiligung Dritter an FinöV-Projekten vor. Nach Art. 23 Abs. 2 Bst. d der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung darf dies allerdings nicht zu einer Zunahme der finanziellen Risiken des Bundes führen. Im Art. 12 Abs. 3 ZEBG ist die Vorfinanzierung der beschlossenen Projekte unter anderem mit Dritten (öffentlich-private Partnerschaft) namentlich festgehalten. Für die künftigen Projekte, zum Beispiel ZBT II, ist der Bundesrat im Art. 10 Abs. 6 ZEBG beauftragt, Finanzierungsmöglichkeiten - namentlich öffentlich-private Partnerschaften - zu prüfen. Nach Auskunft des BAV soll dazu noch dieses Jahr eine Studie erstellt werden, welche mehr Klarheit zu den Möglichkeiten von PPP bei Bahnprojekten bringt. Darauf aufbauend wird dann der Bundesrat konkrete Aussagen zu PPP im Rahmen der Vorlage zu Bahn 2030 machen müssen.

7. Mögliche kantonale Finanzierungshilfen für Bundesprojekte

Als Finanzierungshilfen eines Kantons für Bahnprojekte des Bundes kommen Vorfinanzierungen oder Mitfinanzierungen in Frage

7.1. Reserve für die Finanzierung von Bahnprojekten

Im Rahmen der Debatte zur Verwendung des Ertragsüberschusses der Laufenden Rechnung 2008 hat Kantonsrat Martin Stuber den Antrag gestellt, mit 50 Mio. Franken eine neue Reserve für die Vorfinanzierung von bedeutender Bahninfrastruktur zu bilden. Damit wären 50 Mio. des Eigenkapitals von 877.6 Mio. Franken (Stand 31. Dezember 2008 nach Genehmigung der Auslandhilfe) für Bahnausbauten gebunden. Dies wäre zwar ein starkes Zeichen gegenüber dem Bund, für die kantonsinternen Abläufe hätte eine solche Reserve jedoch keine Auswirkung, denn eine Vorfinanzierung ist auch ohne Spezialreserve möglich, sofern der Kantonsrat dies beschliesst. Die Bildung einer Spezialreserve ist namentlich dann sinnvoll, wenn eine ausserordentlich grosse Ausgabe ansteht die der Kanton selber finanzieren und dafür über mehrere Jahre sparen muss.

Der ZBT II ist aufgrund seines Hauptnutzens für den Fernverkehr ein Bahnprojekt des Bundes, welches von ihm zu beschliessen und zu finanzieren ist. Eine allfällige Mitfinanzierung durch den Kanton Zug würde ein finanzpolitisch falsches Signal setzen, weil damit die geltende Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen verändert würde. Dies ist bei der erst kürzlich (per 1. Januar 2008) in Kraft getretenen Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) nicht angezeigt.

Sodann zeigt die Erfahrung, dass Spezialreserven oft jahrelang nicht beansprucht werden. So wurde zum Beispiel in den Jahren 1985 und 1986 eine Reserve von 15 Mio. Franken für Investitionsbeiträge an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) und für den Ausbau eines neuen Bushofs beim Bahnhof Zug beschlossen. In den vergangenen 20 Jahren wurden zwar die ZVB und der Bushof am Bahnhof Zug kontinuierlich ausgebaut; die Reserve beträgt aber immer noch 11.9 Mio. Franken (Stand per 31. Dezember 2008).

Da die Bildung einer speziellen Reserve für die Finanzierung von Bahnprojekten weder staats- noch finanzpolitisch notwendig ist, empfiehlt der Regierungsrat, davon abzusehen.

7.2. Darlehen für die rasche Realisierung von Bahnprojekten

Im Unterschied zur Mitfinanzierung erfolgt eine Vorfinanzierung durch die Gewährung von zinslosen oder zinsvergünstigten, rückzahlbaren Darlehen. Bei solchen Darlehen handelt es sich um keine Ausgabe im Sinne des Finanzhaushaltrechts, sondern um eine Umlagerung auf der Aktivseite der Bilanz. Jedoch stellt der ganze oder teilweise Verzicht des Kantons auf die Verzinsung des eingesetzten Kapitals eine Ausgabe dar, wofür mit dem vorliegenden Kantonsratsbeschluss die Rechtsgrundlage geschaffen wird. In Analogie zur Vorfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich, wo sich die Kantone im Verhältnis der Anzahl Züge beteiligen, müsste der Kanton Zug beim ZBT II mit Darlehen von insgesamt 300 bis 400 Mio. Franken rechnen, was entsprechende Zinsausfälle zur Folge hätte. Auch unabhängig vom ZBT II könnte die frühzeitige Realisierung von anderen Bahnobjekten für den Kanton Zug von grossem Interesse sein. Dies könnte neben der Durchmesserlinie Zürich zum Beispiel die Doppelspur Freudenberg - Rotkreuz, die Doppelspurinsel Walchwil, ein drittes Gleis zwischen Baar und Zug resp. zwischen Zug und Chollermüli oder den Tiefbahnhof Luzern betreffen. Bei diesen Projekten würden sich allfällige Darlehen für Vorfinanzierungen in der Grössenordnung von 50 bis 100 Mio. Franken bewegen.

Im Unterschied zu anderen relevanten Aufgabenbereichen, und insbesondere zum Strassenverkehr, ist der Bahnausbau vor allem vom Bund und dessen Fonds abhängig. Die finanziellen Möglichkeiten des FinöV-Fonds sind eingeschränkt und es besteht beim Realisierungszeitpunkt von Projekten eine grosse Abhängigkeit zur Kostenentwicklung anderer Projekte und zur Öffnung des Fonds. Aus diesem Grund kann sich die Finanzierungssituation rasch ändern und Darlehen für die Vorfinanzierung müssen relativ kurzfristig gewährt werden können.

8. Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten

Der vorliegende Antrag ermöglicht es dem Kanton Zug, Bahnprojekte des Bundes bis zu 400 Mio. Franken durch Darlehen vorzufinanzieren oder sich an den Zinskosten von Vorfinanzierungen Dritter zu beteiligen. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 34 der Kantonsverfassung (BGS 111.1). Es können zinslose oder zinsvergünstigte Darlehen gesprochen werden. Ebenso ist es möglich, dass sich der Kanton an den Zinskosten beteiligt, wenn das Darlehen zum Beispiel durch einen andern Kanton gewährt wird.

Die Voraussetzungen für eine Vorfinanzierung sind in § 2 festgehalten. Eine Vorfinanzierung ist nur möglich, wenn es sich um ein Bahnprojekt handelt, welches in den Planungen des Bundes zur Umsetzung vorgesehen ist und der Kanton an dessen Realisierung ein wesentliches Interesse hat. Die Vorfinanzierung muss ferner dazu führen, dass das Projekt wesentlich rascher realisiert werden kann. Und schliesslich muss die Vorfinanzierung zeitlich befristet sein und betragsmässig in einem guten Verhältnis zum Nutzen für den Kanton Zug stehen. Die Darlehen sind rückzahlbar und müssen eine bestimmte Laufzeit aufweisen.

Ebenfalls müssen die Rückzahlungsmodalitäten geregelt sein. Dazu gehört auch, dass Massnahmen vorzusehen sind, welche einen möglichst hohen Druck auf eine vertragsgemässe Rückzahlung erzeugen. Im Fall der Durchmesserlinie in Zürich wurden zum Beispiel Verzugszinsen vereinbart. Es sind aber auch andere Retorsionsmassnahmen (Penalen, Verrechnen mit anderen Zahlungen etc.) denkbar. Ungeeignet ist jedoch eine grundbuchliche Absicherung der

Darlehen. Diese ist im Bahnbereich unüblich und könnte sich für den Kanton im schlechtesten Fall sogar kontraproduktiv auswirken. Weil bei einem Bahntunnel jährlich sehr hohe ungedeckte Kosten anfallen, soll vermieden werden, dass der Kanton Zug überdies noch Eigner einer solchen Anlage wird.

Die Zuständigkeiten sind wie folgt geregelt:

Darlehensverträge über 10 Mio. Franken oder Zinskostenbeteiligungen von mehr als 500'000 Franken pro Jahr werden vom Kantonsrat mit einem einfachen Beschluss genehmigt. Dieser benötigt lediglich eine Lesung und untersteht nicht mehr dem Referendum. Darlehen bis 10 Mio. Franken und Zinskostenbeteiligungen von weniger als 500'000 Franken pro Jahr kann der Regierungsrat aufgrund dieser neuen Rechtsgrundlage in eigener Kompetenz gewähren.

Durch diese Regelungen bleiben die politischen Rechte und die Mitwirkungsmöglichkeiten des Kantonsrates gewahrt und die Durchlaufzeiten der einzelnen Darlehensgewährungen können verkürzt werden. Ausserdem setzt der Kanton Zug ein klares Zeichen, dass er bereit ist, sich bei der Finanzierung von bedeutenden Infrastrukturvorhaben im Bahnbereich zu engagieren und rasch sowie adäquat auf Finanzierungsengpässe des Bundes zu reagieren.

Dieser Beschluss wird für zehn Jahre seit Inkrafttreten befristet. Grund: Er ist auf die eidgenössische Gesetzgebung (ZEBG) und auf die Leistungsvereinbarung der SBB mit dem Bund ausgerichtet.

9. Zusammenarbeit mit weiteren Kantonen

9.1. Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)

Art. 13 der Verordnung des Bundes über Abgeltung, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADFEV, SR 742.101.1) regelt die regionale Zusammenarbeit der Kantone. Im Rahmen der entsprechenden gesamtschweizerischen und regionalen Konferenzen sind die nationalen Bahnausbauten ein zentrales Thema. Die Volkswirtschaftsdirektion pflegt eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen öV-Direktoren der Zentralschweiz (Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Luzern und Zug) im Rahmen der so genannten ZKöV. Die ZKöV hat drei strategische Projekte für die Bahn 2030 formuliert und beabsichtigt, diese mit entsprechender Lobbyarbeit zu unterstützen. Für die Lobbyarbeit zu Gunsten der Projekte ZBT II, Tiefbahnhof Luzern und Axentunnel hat sich die ZköV personell verstärkt und den Geschäftsführer des Gotthardkomitees und ehemaligen öV-Verantwortlichen des Kantons Luzern engagiert. So findet zum Beispiel im Herbst 2009 ein Treffen mit Bundesparlamentariern statt, bei dem die drei strategischen Projekte der ZKöV näher erläutert werden sollen.

Gleich wie in der Zentralschweiz treffen sich auch die öV-Verantwortlichen aus dem Grossraum Zürich (Zürich, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Schwyz, Glarus, Aargau und Zug) in der KöV Zürich. Dieses Gremium hat sich in letzter Zeit sehr stark mit den Finanzierungsfragen im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie in Zürich befasst und einen Finanzierungsschlüssel entwickelt, der auch auf andere Projekte anwendbar wäre. So ist es denkbar, dass bei einer allfälligen Vorfinanzierung des ZBT II die gleichen Spielregeln wie bei der Durchmesserlinie Zürich angewendet werden könnten.

9.2. Gotthardkomitee

Das Gotthardkomitee vereinigt 13 Kantone, zahlreiche Gemeinden und einzelne Handelskammern entlang der Gotthardachse. Es ist das gemeinsame Ziel, einen leistungsfähigen und um-

weltgerechten Verkehr am Gotthard zu unterstützen. Das Kernstück, der Gotthard-Basistunnel, steht in der Realisierung, daher konzentriert sich das Gotthardkomitee nun stark auf die Infrastrukturvorhaben der Zulaufstrecken wie den ZBT II, den Wisenberg- und den Axentunnel, sowie auch der Ausbauten im Tessin. Der Kanton Zug ist aktiv im Gotthardkomitee engagiert und unterstützt die verschiedenen Massnahmen des Komitees.

9.3. Städteallianz

Die Städte Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zürich und Zug haben im Frühjahr 2008 die «Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» gegründet. Diese Allianz will eine rasche Behebung der Kapazitätsengpässe im Eisenbahnverkehr mit Zürich erreichen. Zu den gemeinsamen Forderungen gehören neben dem ZBT II der Tiefbahnhof Luzern und der Brüttenertunnel. Der Regierungsrat des Kantons Zug begrüsst diese Bestrebungen der Städteallianz ausdrücklich und hat sich engagiert, andere Kantone ebenfalls für eine Unterstützung zu gewinnen. Für ein koordiniertes Vorgehen wird auf verschiedenen Ebenen ein Informationsaustausch gepflegt.

9.4. Metropolitankonferenz

Der Metropolitanraum Zürich umfasst 238 Gemeinden in 8 Kantonen und spielt im internationalen Umfeld und für die Schweizer Volkswirtschaft eine zentrale Rolle. Am 3. Juli 2009 wurde der Verein Metropolitanraum Zürich gegründet. Er hat sich zum Ziel gesetzt, die gemeinsame Identität zu stärken, gemeinsame Problemstellungen aufzugreifen, Zusammenarbeitsprojekte zu entwickeln und die Interessen des Metropolitanraums nach aussen zu vertreten. Der Verein hat unter anderem eine Arbeitsgruppe Verkehr gebildet. Diese soll nun die strategischen Verkehrsprojekte des Metropolitanraums definieren. Diese Arbeitsgruppe hat bereits den Auftrag erhalten, eine Studie zur besseren Verbindung der Städte auf Strasse und Schiene im Metropolitanraum vorzulegen, in welcher der ZBT II eine wichtige Rolle spielen dürfte. Bis zur nächsten Metropolitankonferenz im Dezember 2009 ist in dieser Frage eine politisch breit abgestützte Position zu erarbeiten. Es zeichnet sich ab, dass aufgrund des grossen Handlungsbedarfs der Brüttenertunnel, der ZBT II sowie der Heitersbergtunnel II zentrale Forderungen der Metropolitankonferenz im Rahmen der Ausbauten der Bahn 2030 werden könnten. Mit dem Beitritt des Kantons Zug zur Metropolitankonferenz ist eine wesentliche Voraussetzung geschaffen worden, um gemeinsam mit den übrigen Mitgliedern den ZBT II fördern zu können.

9.5. Postulat der FDP-Fraktion zur verstärkten Zusammenarbeit

Um die rasche Realisierung des ZBTII zu ermöglichen, lädt die FDP-Fraktion den Regierungsrat ein, mit den Kantonen, die ein vitales Interesse an der Realisierung dieses Projekts oder ähnlicher Projekte (z.B. Wisenbergtunnel) haben, die Zusammenarbeit zu suchen, damit die gemeinsamen Interessen beim Bund koordiniert vertreten werden können. Des Weiteren wird der Regierungsrat eingeladen, mit den Kantonen, die ein vitales Interesse an der Realisierung des Ausbaus der Eisenbahnstrecke zwischen Zug und Zürich haben, die Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung und beschleunigte Realisierung zu suchen. Diese Einladung beschränkt sich nicht auf die Nachbarkantone Luzern und Zürich, da die zur Diskussion stehenden Eisenbahnstrecken einerseits die Innerschweiz mit der Ostschweiz verbinden und andererseits einen Engpass in der Nord-Süd-Verbindung darstellen.

Das Postulat lädt zu Aufgaben ein, die bereits weitgehend erfüllt werden. Der Kanton Zug ist auf zahlreichen Ebenen aktiv und versucht, den ZBT II gemeinsam mit verbündeten Kantonen zu unterstützen. Ein darüber hinaus gehender politischer Auftrag an die Regierung ist daher nicht nötig. Der Tatbeweis einer erfolgreichen Zusammenarbeit wäre letztlich eine gemeinsam beschlossene Vorfinanzierung der Kantone.

Die Zusammenarbeit unter Kantonen ist für eine Vorfinanzierung erstmals bei der Durchmesserlinie Zürich auf dem Prüfstand. Ob, mit wem und in welcher Form weitere gemeinsame Vorfinanzierungen realisiert werden können, hängt davon ab, ob weitere relevante Projekte überhaupt zur Vorfinanzierung anstehen. Dazu muss der Bund jedoch weitere Bahnausbauten beschliessen.

10. Personelle und finanzielle Auswirkungen

Die Vorfinanzierungen können mit dem vorhandenen Personal der Finanz- und Volkswirtschaftsdirektion abgewickelt werden. Die Genehmigung des vorliegenden Beschlusses hat noch keine finanzielle Auswirkungen auf die Staatsrechnung.

Auch bei der Darlehensvergabe selber handelt es sich nicht um eine Ausgabe gemäss § 24 FHG, sondern um eine Umschichtung auf der Aktivseite der Bilanz. Eine Ausgabe im Sinne des FHG stellen jedoch der Zinsverzicht auf dem eingesetzten Kapital und die Zinskostenbeteiligung dar. Die Höhe dieser Ausgabe wird abhängig sein von den effektiv herrschenden Zinsbedingungen zum Zeitpunkt der Vergabe sowie von der Laufzeit und Höhe der Darlehen. Die konkreten finanziellen Auswirkungen werden in den jeweiligen Vorlagen zur Darlehensgewährung bzw. Zinskostenbeteiligung ausgewiesen, da diese erst dann auch die entsprechenden Zinskosten auslösen. Als Beispiel kann die beschriebene Durchmesserlinie Zürich dienen (vgl. vorn Ziff. 6.3): Aufgrund des derzeit diskutierten Beteiligungsmodells würde der Kanton Zug während vier Jahren eine Vorfinanzierung von 3.5 Mio. Franken leisten. Ausgehend von einem angenommenen Zinssatz von 3.25 % (vorsichtshalber für heutige Verhältnisse hoch angesetzt) ergäbe dies Zinskosten von jährlich 113'750.-- Franken, insgesamt somit 455'000.-- Franken. Im Falle des Zimmerbergtunnels mit einem maximalen Darlehen des Kantons Zug von 400 Mio. Franken (vgl. vorn Ziff. 7.2) würde bei gleichem Zinssatz und gleicher Vorfinanzierungsdauer eine effektive Ausgabe von jährlich 13 Mio. Franken, insgesamt somit 52 Mio. Franken anfallen.

11. Anträge

Wir beantragen Ihnen:

1. Auf die Vorlage 1855.2 - 13177 eines Kantonsratsbeschlusses betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten einzutreten und zuzustimmen.
2. Die Motion der Alternativen Fraktion betreffend Zuger Standesinitiative: Mehr Mittel für ZEB-Bahnprojekte (Vorlage Nr. 1766.1 - 12952) nicht erheblich zu erklären;
3. Die Motion der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051) betreffend Standesinitiative (1. Absatz) nicht erheblich zu erklären;
4. 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. betreffend Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung mit anderen Kantonen (3. Absatz) erheblich zu erklären;

5. 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, 25. August 2009

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Der Landschreiber: Tino Jorio