



Kantonsratsbeschluss

betreffend Darlehen an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) zur Finanzierung der Umrüstung der Fahrzeugflotte auf einen fossilfreien Betrieb

Bericht und Antrag der vorberatenden Kommission
vom 20. Oktober 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die ad-hoc-Kommission Darlehen ZVB hat den Kantonsratsbeschluss betreffend Darlehen an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) zur Finanzierung der Umrüstung der Fahrzeugflotte auf einen fossilfreien Betrieb (Vorlage Nr. 3948.2 - 18240) in einer Sitzung am 20. Oktober 2025 beraten. Die Haltung des Regierungsrats wurde durch Finanzdirektor Heinz Tännler vertreten. Für Auskünfte standen Cyrill Weber (Unternehmensleiter ZVB) und Reto Jossen (Leiter Finanzen ZVB) zur Verfügung. Die Kommissionssekretariatsleitung lag bei Marco Braschler, juristischer Mitarbeiter der Finanzdirektion. Das Protokoll führte Christa Hegglin.

Wir erstatten Ihnen den wie folgt gegliederten Bericht:

1. Ausgangslage	1
2. Ablauf der Kommissionsberatung	2
3. Eintretensdebatte	2
4. Detailberatung	3
5. Erkenntnisse der Kommission	3
5.1. Wirtschaftliche Vorteile einer Kantonsfinanzierung	3
5.2. Angemessene Verzinsung und öffentliches Interesse	4
5.3. Rechtssicherheit und Sicherheiten	4
5.4. Technologieoffenheit	4
5.5. Gesamtwürdigung	4
6. Schlussabstimmung	4
7. Antrag	4

1. Ausgangslage

Der kantonale Richtplan verpflichtet die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (nachfolgend ZVB), den öffentlichen Verkehr bis 2035 CO₂-neutral zu betreiben. Die Umstellung erfordert erhebliche Investitionen in neue Fahrzeugtechnologien, insbesondere Elektrobusse. Die ZVB kann diese Investitionen zusammen mit dem Neubau des Hauptstützpunkts nicht mehr ausschliesslich aus Eigenmitteln finanzieren und ist auf Fremdmittel angewiesen.

Der Kanton Zug ist mit 68 Prozent Hauptaktionär der ZVB. Eine Finanzierung über den Kanton ist günstiger als über den Kapitalmarkt und würde Mehrkosten in Millionenhöhe vermeiden. Bei einer Kantonsfinanzierung bleiben die Zinsen im internen Kreislauf, da sie Teil des Defizits sind und via Abgeltung vom Kanton zurück an die ZVB fliessen. Der Kanton bietet einen Zinssatz in

Höhe des SNB-Leitzinses zuzüglich 0,75 Prozentpunkten. Die Darlehen sollen von 2026 bis 2035 ausbezahlt werden. Die Rückzahlung erfolgt über zwölf Jahre, wodurch die letzte Rückzahlung 2047 fällig wird.

2. Ablauf der Kommissionsberatung

Finanzdirektor Heinz Tännler und die Vertreter der ZVB stellten die Vorlage vor. Cyrill Weber erläuterte, dass die ZVB mit dem neuen Hauptstützpunkt und der Transformation der Fahrzeugflotte Fremdmittel benötige. Reto Jossen erläuterte die Finanzierungsvarianten und stellte dar, weshalb die Finanzierung über den Kanton die bessere Lösung sei.

Die Kommissionsmitglieder stellten den Experten sowie dem Finanzdirektor zahlreiche Fragen zu folgenden Themenbereichen:

Technologie

Die ZVB führt regelmässig Technologiestudien durch und prüft dabei auch Alternativen wie Wasserstoff. Derzeit setzt sie auf Elektrobusse, bleibt jedoch offen für einen Wechsel, falls sich eine andere Technologie durchsetzt. Wasserstoff gilt zwar als besonders geeignet für den Güterverkehr, ist für den ÖV-Betrieb der ZVB jedoch weniger praktikabel, unter anderem weil die Lagerung des Wasserstoffs für rund 100 Busse eine sehr grosse Fläche erfordern würde.

Betriebskosten und Ausfälle

Aufgrund höherer Beschaffungspreise und Ersatzteilkosten rechnet die ZVB bei Elektrobussen im Vergleich zu Dieseln mit Mehrkosten von fünf bis zehn Prozent über den gesamten Lebenszyklus. Ab 2026 entfällt zudem die Treibstoffzollbefreiung im Ortsverkehr, wodurch Diesel um rund 60 Rappen pro Liter teurer wird. Statistisch treten bei Elektrobussen nicht mehr Ausfälle auf als bei Dieseln.

Sicherheiten

Die mit dem Darlehen finanzierten Busse dienen dem Kanton als Sicherheit. Sollte die ZVB in finanzielle Schwierigkeiten geraten, müsste durch den Regierungsrat eine Lösung gefunden und dem Kantonsrat zum Beschluss vorgelegt werden.

Richtplan

Es wurde mit Nachdruck betont, dass der Richtplan bis 2035 einen CO₂-neutralen ÖV vorschreibe. Die ZVB müsse diesen behördenverbindlichen Auftrag umsetzen, unabhängig von der Finanzierungsform.

3. Eintretensdebatte

Die Eintretensdebatte wurde kontrovers geführt. Die Mehrheit der Kommission sprach sich für das Eintreten aus. Als Hauptargument wurde die Verantwortung des Kantonsrats betont: Mit dem Richtplan habe man der ZVB den klaren Auftrag zur CO₂-Neutralität bis 2035 erteilt. Nun müsse man auch die Verantwortung für eine wirtschaftliche Finanzierung übernehmen. Das öffentliche Interesse sei eindeutig gegeben. Die Finanzierung über den Kanton sei die günstigste Lösung und verhindere, dass Mehrkosten auf die Endkunden überwälzt werden. Zudem bleibe das Geld im kantonalen Kreislauf, was einen Mehrwert für alle schaffe. Hervorgehoben wurde, dass es in der vorliegenden Vorlage ausschliesslich um die Finanzierungsart (Kanton oder Kapitalmarkt) gehe und nicht um eine operative Technologiedebatte.

Die Minderheit sprach sich gegen das Eintreten aus. Sie argumentierte grundsätzlich, der Kanton solle nicht als Bank auftreten. Zudem wurde kritisiert, dass mit der Vorlage alternative Technologien wie Wasserstoff zu wenig berücksichtigt würden. Man setze zu stark auf E-Mobilität. Es wurde bezweifelt, dass E-Busse in Bezug auf Kosten und Reichweite in zehn Jahren mit Dieselfahrzeugen mithalten können. Gefordert wurde mehr Transparenz über die effektiven Kosten statt einer «Quersubventionierung».

- ➔ Die Kommission beschloss mit **11:4 Stimmen** ohne Enthaltung, auf die Vorlage 3948.2 - 18240 **einzutreten**.

4. Detailberatung

4.1. Titel, I. und § 1 Abs. 1

Ein Kommissionsmitglied beantragte, damit die Vorlage kongruent mit dem Richtplan sei, im Titel, in I. sowie in § 1 Abs. 1 «fossilsfreien» durch «CO₂-neutralen» zu ersetzen.

- ➔ Die Kommission **stimmte** diesem Änderungsantrag mit **15:0 Stimmen einstimmig zu**.

4.2. § 3 Abs. 1

Ein Kommissionsmitglied beantragte, in § 3 Abs. 1 das Wort «mindestens» zu streichen. Der angepasste Wortlaut sollte lauten: «Die Rückzahlung jedes einzelnen Darlehens erfolgt ~~mindestens~~ in 12 gleichmässigen Jahresraten, beginnend im Jahr nach Auszahlung der ersten Tranche.»

- ➔ Die Kommission **stimmte** der Streichung des Wortes «mindestens» in § 3 Abs. 1 mit **15:0 Stimmen einstimmig zu**.

4.3. Änderung der Konditionen

Die Kommission hielt fest, dass der Kantonsratsbeschluss verbindlich ist und jede Änderung der Konditionen (z. B. Umschuldung, Verlängerung oder Zinsanpassung) der erneuten Zustimmung des Kantonsrats bedarf. Der Regierungsrat beziehungsweise die Finanzdirektion kann Konditionen nicht eigenständig ändern, keinen Aufschub gewähren und keine Zinsen erlassen.

4.4. Übrige Bestimmungen

- ➔ Alle übrigen Bestimmungen des Kantonsratsbeschlusses wurden von der Kommission stillschweigend gutgeheissen.

5. Erkenntnisse der Kommission

5.1. Wirtschaftliche Vorteile einer Kantonsfinanzierung

Die Kommission hält fest, dass eine Finanzierung über den Kanton gegenüber einer Kapitalmarktfianzierung erhebliche Kostenvorteile bietet. Auf dem Kapitalmarkt würden Mehrkosten in Millionenhöhe entstehen. Diese würden letztlich von der öffentlichen Hand getragen und an externe Banken abfliessen. Bei einer Kantonsfinanzierung hingegen bleiben die Zinserträge im kantonalen Kreislauf. Der Kanton soll seine solide Finanzlage nutzen, um der ZVB eine günstigere Finanzierung zu ermöglichen.

5.2. Angemessene Verzinsung und öffentliches Interesse

Der vorgesehene Zinssatz von 0,75 Prozentpunkten über dem SNB-Leitzins wird als angemessen beurteilt. Er liegt deutlich unter Kapitalmarktkonditionen und bleibt für den Kanton im Vergleich zu anderen Anlagen attraktiv. Das öffentliche Interesse an der Darlehensgewährung ist ausgewiesen: Der Kanton Zug ist Hauptaktionär der ZVB, die eine zentrale öffentliche Aufgabe erfüllt. Die Finanzierung verhindert, dass Mehrkosten des CO₂-neutralen Busbetriebs auf die Kundschaft überwälzt werden.

5.3. Rechtssicherheit und Sicherheiten

Der Kantonsratsbeschluss ist verbindlich. Änderungen der Konditionen wie Umschuldung, Verlängerung oder Zinsanpassung bedürfen der erneuten Zustimmung des Kantonsrats. Damit bleibt die Kontrolle vollständig beim Parlament. Die Busse dienen als Sicherheit. Allfällige Zahlungsausfälle würden dank Informationspflicht und Vertretung des Kantons im Verwaltungsrat frühzeitig erkannt.

5.4. Technologieoffenheit

Die ZVB prüft regelmässig alternative Antriebstechnologien. Die Kommission begrüsst diese Offenheit und hält fest, dass das Darlehen auch für künftige Antriebssysteme genutzt werden kann. Der Begriff «CO₂-neutral» ist im Gegensatz zu «fossilfrei» richtplankonform.

5.5. Gesamtwürdigung

Die Vorlage ist wirtschaftlich sinnvoll, transparent und im öffentlichen Interesse. Sie ermöglicht der ZVB, ihren Richtplanauftrag umzusetzen, ohne dass Mittel an externe Finanzinstitute abfliessen. Die Finanzierung über den Kanton ist für beide Seiten vorteilhaft.

6. Schlussabstimmung

→ **Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 3948.2 - 18240 mit den beantragten Änderungen mit 11 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung zu.**

7. Antrag

Die Kommission beantragt dem Kantonsrat mit 11:4 Stimmen ohne Enthaltung, auf die Vorlage Nr. 3948.2 - 18240 einzutreten und ihr mit den von der Kommission beschlossenen Änderungen zuzustimmen.

Menzingen, 20. Oktober 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der vorberatenden Kommission

Der Präsident: Simon Leuenberger

Beilage:

- Synopse

Kommissionsmitglieder:

Leuenberger Simon, Menzingen, Präsident
Arnold Jost, Unterägeri
Arnold Michael, Baar
Bürgler Karl, Baar
Ehrbar Alessandro, Risch
Estermann Tabea, Zug
Gander Thomas, Cham
Gössi Alois, Baar
Gwerder Thomas, Baar
Haslimann Alexander, Risch
Hausheer Martin, Steinhausen
Iten Andreas, Oberägeri
Käch Manuela, Cham
Nussbaumer Karl, Menzingen
Straub Vroni, Zug