



## Kantonsratsbeschluss

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

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 1. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Vorlage zum Kantonsratsbeschluss betreffend Darlehen an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) zur Finanzierung der Umrüstung der Fahrzeugflotte auf einen fossilfreien Betrieb und erstatten Ihnen dazu nachstehenden Bericht, den wir wie folgt gliedern:

1.	In Kürze .....	1
2.	Ausgangslage.....	2
3.	Roadmap und Umsetzung der Flottenumrüstung .....	2
4.	Erfahrungen der ZVB mit Elektromobilität .....	5
5.	Finanzierungsmodell ÖV und finanzielle Rahmenbedingungen .....	6
6.	Bedeutung der ZVB für den Kanton .....	9
7.	Gründe für die Gewährung eines Darlehens durch den Kanton Zug .....	9
8.	Inhalt des Kantonsratsbeschlusses .....	10
9.	Allgemeinverbindlicher Kantonsratsbeschluss .....	11
10.	Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen .....	12
11.	Zeitplan.....	13
12.	Antrag.....	13

#### 1. In Kürze

Der Regierungsrat beantragt die Gewährung eines rückzahlbaren und mit dem Leitzins der Schweizerischen Nationalbank (SNB) zuzüglich 0,75 Prozent zu verzinsenden Darlehen in der Höhe von maximal 91,5 Millionen Franken an die ZVB zur Finanzierung der Ersatzbeschaffung und Umrüstung der Fahrzeugflotte auf einen fossilfreien Betrieb.

Die ZVB sind eine zentrale Institution des öffentlichen Verkehrs in der Region, die als wichtige Mobilitätsanbieterin und als gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Faktor von Bedeutung ist. Der Linienbetrieb dient als wichtiger Baustein der nachhaltigen Mobilität und wird als Beitrag zu den kantonalen Klimazielen geschätzt. Die ZVB fahren im Jahr 2025 insgesamt mindestens 8,1 Millionen Fahrplankilometer und davon 87 Prozent im Kanton Zug.

Der Kantonsrat hat sich verschiedentlich zur Klimaneutralität des öffentlichen Verkehrs positiv geäußert und im Richtplan festgehalten, dass Transportunternehmungen ab 2035 ihren Betrieb CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben haben. Die ZVB setzen diese Vorgabe durch schrittweisen Ersatz der Dieselfahrzeuge mit Elektrobussen um. Die Strategie sieht vor, dass die Dieselfahrzeuge nach Ablauf der Lebensdauer durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt werden, wobei keine Fahrzeuge vor Ablauf der Einsatzdauer nur infolge einer veralteten Technologie ersetzt werden.

**Der Finanzierungsbedarf beträgt voraussichtlich rund 91,5 Millionen Franken über den Zeitraum 2026 bis 2035 und soll durch ein Darlehen des Kantons Zug finanziert werden.**

**Die Finanzierung zielt darauf ab, die Abgeltungskosten für den Kanton Zug zu optimieren und die operative und wirtschaftliche Zukunft der ZVB zu sichern. Zudem wird damit ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der kantonalen Nachhaltigkeitsziele geleistet. Eine alternative Kapitalmarktfinanzierung würde kumuliert rund 3 Millionen Franken Mehrkosten verursachen, die über die Abgeltung grossmehrheitlich durch den Kanton und die Gemeinden getragen werden müssten.**

## **2. Ausgangslage**

### **2.1. Allgemeines**

Die ZVB sind eine wichtige Institution für den Kanton Zug und die Region Zentralschweiz. Als zentrale Anbieterin des öffentlichen Busverkehrs verbinden sie Menschen, Arbeitsplätze und Freizeitmöglichkeiten und leisten einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Die ZVB sind bestrebt, die neuen Busse primär auf dem Perimeter des Kantons Zug einzusetzen.

### **2.2. CO<sub>2</sub>-Neutralität / Raumplanung**

Der Regierungsrat hat sich in der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen (bspw. Postulat der CVP-Fraktion betreffend klimaneutralen öffentlichen Verkehr im Kanton Zug; Vorlage Nr. 2966.2 - 16329<sup>1</sup>) verschiedentlich positiv zur Klimaneutralität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug geäußert.

Im aktuellen Richtplan<sup>2</sup> vom 4. Juli 2025 ist unter Kapitel G 7 (Ziele zur Mobilität) festgehalten, dass Kanton und Gemeinden flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen fördern (G 7.2). In der Massnahme M2.1 ist präzisiert festgehalten, dass die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs ab 2035 ihren Betrieb CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben haben. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Mehrkosten des CO<sub>2</sub>-neutralen Busbetriebs nicht auf die Kundschaft abgewälzt werden. Damit unterstützt der Kanton Zug die Strategie des CO<sub>2</sub>-neutralen Linienbetriebs in Zug ab 2035.

### **2.3. Eigentumsverhältnisse ZVB**

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG ist eine Aktiengesellschaft mit Beteiligung des Kantons Zug, der Gemeinden des Kantons Zug sowie privater Aktionärinnen und Aktionäre. Das Aktienkapital beträgt 9,6 Millionen Franken eingeteilt in 19 200 Namenaktien. Hauptaktionär ist der Kanton Zug mit 68 Prozent der Aktien, die Gemeinden weisen einen Anteil von 29 Prozent der Aktien auf. Die restlichen 3 Prozent der Aktien sind in Privatbesitz. Die ZVB gehören zu 97 Prozent dem Kanton Zug und den Zuger Gemeinden und sind damit faktisch ein «Staatsbetrieb».

## **3. Roadmap und Umsetzung der Flottenumrüstung**

### **3.1. Strategie ZVB**

Die Strategie der ZVB sieht vor, den Linienbetrieb bis 2035 CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben. Dieses Ziel wurde auch im Richtplan des Kantons Zug behördenverbindlich aufgenommen. Beim Umsetzungsvorgehen haben sich die ZVB mit dem Kanton Zug auf ein schrittweises Vorgehen geeinigt, um jeweils beim Beschaffungsentscheid auf die neuste Technologie abstützen zu können. Dazu wird periodisch eine extern begleitete Technologiestudie durchgeführt, bei der

---

<sup>1</sup> [https://kr-geschaefte.zug.ch/dokumente/8808/2966-2-16329\\_klimaneutraler-OeV.pdf](https://kr-geschaefte.zug.ch/dokumente/8808/2966-2-16329_klimaneutraler-OeV.pdf)

<sup>2</sup> [https://zg.ch/dam/jcr:f8cd851d-1bd4-4490-9ce0-75751e652747/241021\\_Richtplantext.pdf](https://zg.ch/dam/jcr:f8cd851d-1bd4-4490-9ce0-75751e652747/241021_Richtplantext.pdf)

neben den ZVB auch das Amt für Raum und Verkehr des Kantons Zug (ARV) begleitend involviert ist. Bei der letzten Studie wurde die Technologie des Depotladers für die ZVB bestätigt.

Die ZVB beschaffen ihre Fahrzeuge rollend, nachdem die bisherigen Fahrzeuge abgeschrieben und aus dem Verkehr gezogen werden müssen. Es werden keine Fahrzeuge vor Ablauf der Einsatzdauer nur infolge einer veralteten Technologie ersetzt. Dieses schrittweise Vorgehen ermöglicht es, jeweils auf die neueste verfügbare Technologie zu setzen und von kontinuierlichen Verbesserungen bei fossilfreien Antrieben zu profitieren.

### 3.2. Umsetzung

Die Umsetzung der Roadmap der ZVB sieht vor, dass die Dieselfahrzeuge nach Ablauf der Lebensdauer durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt werden. Bis Ende 2025 sind insgesamt 43 E-Busse beschafft worden, was einer Umrüstung von bereits rund 30 Prozent der Flotte entspricht. Die bisherige Umrüstung finanzierte die ZVB aus eigenen Mitteln. Um die Beschaffung der Fahrzeuge über mehrere Jahre sicherzustellen, werden jeweils mehrjährige Werklieferverträge mit den Herstellern vereinbart. Mit diesen Rahmenverträgen kann neben den Ersatzbeschaffungen auch der Fahrzeugbedarf aufgrund der Angebotsveränderung berücksichtigt werden. Es sind keine fixen Mengen mit den Lieferanten vereinbart, was Flexibilität bei veränderten Anforderungen ermöglicht.

Seit einigen Jahren beschaffen die ZVB die Fahrzeuge gemeinsam mit anderen Verkehrsbetrieben. Damit erhöht sich die Menge und die Chance, attraktive Angebote zu erhalten. Bei den Ausschreibungen für Elektrobusse können die ZVB ausserdem von den Erfahrungen der anderen Verkehrsbetriebe profitieren. Die Ausschreibungen unterstehen jeweils den WTO / GATT-Richtlinien und müssen auch die kantonalen Submissionsrichtlinien berücksichtigen. Für die Beschaffung von E-Bussen wurden bisher folgende Ausschreibungen durchgeführt:

Fahrzeugtypen	Zuschlagsempfänger	Beschaffungsgemeinschaft (Lead ZVB)	Vertragsgültigkeit
E-Gelenkbusse (18 m) E-Normalbusse (12 m)	EvoBus (Schweiz) AG Solaris Schweiz GmbH	ZVB, VBL, AAGS, STI	2020–2024 (inkl. 2 Jahre Verlängerung)
E-Gelenkbusse (18 m) E-Normalbusse (12 m) E-Midibusse (10 m)	Solaris Schweiz GmbH Solaris Schweiz GmbH Daimler Busses Schweiz AG	ZVB, AAGL, BOS, BuS, STI, VBL	2025–2030 (+ 2 Jahre optionale Verlängerung)

Der neue Werkliefervertrag kann am Ende der Vertragslaufzeit um zwei Jahre verlängert werden. Jedes Verkehrsunternehmen der Beschaffungsgemeinschaft kann selbst entscheiden, ob die Verlängerung angestrebt wird oder nicht. Rechtzeitig vor dem Ablauf (ca. 1,5 Jahre vorher) wird eine neue Ausschreibung gestartet, welche die nächste Lieferperiode berücksichtigt. Abhängig von der Entwicklung der Fahrzeuge wird entschieden, wie lange die nächste Vertragsperiode dauern wird.

### 3.3. Mengengerüst für Fahrzeug-Ersatzbeschaffungen

Der Ersatzbedarf erstreckt sich über den Zeitraum 2026 bis 2035 mit jährlich variierenden Beschaffungsmengen (Ende 2025 wird die Flotte 43 E-Busse umfassen):

Anzahl e-Fahrzeuge	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Total pro Jahr	11	12	0	7	13	2	1	2	5	10
Total kumuliert	54	66	66	73	86	88	89	91	96	106

Beschaffungen aufgrund von Fahrplanausbauten sind in dieser Tabelle nicht enthalten. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind die Fahrzeuge der Transportbeauftragten, die durch diese selbst finanziert und über die Ausschreibungen der ZVB bestellt werden.

### 3.4. Beschaffungspreise Busse

Bustyp	Diesel-Bus (gemäss der letzten Fahrzeugbestellung 2017)	Elektrischer Bus (gemäss Basisofferte der Ausschreibung 2024)	Mehrkosten pro Fahrzeug
Normalbus	349'908.00	645'000.00	295'092.00
Gelenkbus	476'227.00	845'000.00	368'773.00
Midibus	326'918.00	657'000.00	330'082.00

(Angaben in Franken exklusive Mehrwertsteuer)

Bei der Basisofferte der Elektrobuss Ausschreibung 2017 und 2024 sind Besteller spezifische Ausrüstungen (bspw. Pantograph, Bordrechner) nicht enthalten. Es gilt zu beachten, dass seit 2017 auch bei den Dieselnissen eine Teuerung stattgefunden hat.

Ab 2027 werden Elektrobusse bei den Betriebskosten schrittweise vorteilhafter. Denn durch den Wegfall der bisherigen Subventionen (Treibstoffzollrückerstattung) steigen die Dieselpreise für den öffentlichen Verkehr markant an.

### 3.5. Ladeinfrastruktur im Depot

Die ZVB setzen bei den Elektrobusen auf sogenannte Depotlader: Die Elektrobusse werden hauptsächlich im Depot geladen. Hierfür ist pro Elektrobus ein Ladepunkt erforderlich. Neben dem eigentlichen Kontaktpunkt (Ladestecker bzw. Ladehaube) beinhaltet ein Ladepunkt einen Gleichrichter, welcher die erforderliche elektrische Leistung von einem ebenfalls vor Ort benötigten Transformator bezieht. Aufgrund der hohen Ladeleistungen ist die Verkabelung der einzelnen Komponenten aufwändig.

Umfangreiche Software (Lade- und Lastmanagement) steuert und überwacht die Ladeinfrastruktur, so dass die Ladevorgänge batterieschonend und ökonomisch erfolgen und die Transformatoren zu keinem Zeitpunkt überlastet werden. Die Kosten für sämtliche für einen Ladepunkt erforderlichen Komponenten hängen stark von den lokalen Gegebenheiten ab (bestehende elektrische Erschliessung, Platzverhältnisse, ggf. erforderliche bauliche Massnahmen). Für die Ladeinfrastruktur im Depot Zug betragen die Kosten rund 150 000 Franken pro Ladepunkt.

### 3.6. Dezentrale Ladeinfrastruktur

In Ergänzung zur Depotladung werden die Elektrobusse der ZVB an wenigen, ausgewählten Haltestellen mit längeren Aufenthaltszeiten, typischerweise an Bahnhöfen und Endhaltestellen, nachgeladen. Aufgrund der geringen Anzahl Ladepunkte pro Standort und meist herausfordernden lokalen Gegebenheiten sind die Kosten pro dezentralem Ladepunkt um den Faktor 2 bis Faktor 6 höher als bei den Ladepunkten im Depot. Diese dezentralen Ladepunkte werden jedoch von mehreren Fahrzeugen direkt im Linienbetrieb genutzt, beispielsweise während der Wartezeiten an der Endhaltestelle.

### 3.7. Aufwärtskompatibilität mit neuem Hauptstützpunkt

Die Investitionen in die Ladeinfrastruktur sind bis auf die Verkabelungen nachhaltig, das heisst sie können, soweit sie dann ihr Lebensende noch nicht erreicht haben, für den neuen Hauptstützpunkt weiterverwendet werden. Dies gewährleistet eine effiziente Nutzung der getätigten Investitionen auch beim Umzug in den neuen Hauptstützpunkt.

## 4. Erfahrungen der ZVB mit Elektromobilität

### 4.1. Hoher Nutzen für die Kundschaft und positive Rückmeldungen

Die neuen Elektrobusse kommen bei der Kundschaft sehr gut an. Im Bus fällt die angenehme Ruhe auf, die ein komfortables Fahrgefühl vermittelt. Dank moderner Technik fährt der Bus laufruhig und vibrationsarm. Diese Eigenschaften führen zu einer deutlich verbesserten Erfahrung für die Fahrgäste und erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Besonders geschätzt werden die stark verminderten Lärmemissionen durch Anwohnende in städtischen Gebieten, die nahe an Haltestellen oder Wendeschlaufen leben. Der Effekt ist vor allem bei Steigungen und Fussgängerstreifen spürbar, wo herkömmliche Dieselmotoren typischerweise lauter werden.

### 4.2. Fahrkomfort für das Fahrpersonal

Das Fahrpersonal hat sich rasch an die elektrisch betriebenen Fahrzeuge gewöhnt. Die Bedienung des Fahrer Arbeitsplatzes entspricht jener der bisherigen Fahrzeuge. Die wichtigste Änderung besteht darin, dass bei der Garagierung der Ladevorgang gestartet und vor der Ausfahrt beendet werden muss.

Die elektrisch betriebenen Fahrzeuge überzeugen zudem durch höhere Laufruhe, eine angenehme Fahrweise und eine direktere Kraftübertragung. Sie werden vom Fahrpersonal sehr geschätzt. Die Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf elektrisch betriebene Fahrzeuge stellt für das Fahrpersonal keine besondere Herausforderung dar.

### 4.3. Weltpremiere: E-Bergbus mit Anhänger nach Oberägeri

Personenanhänger sind unter Busbetrieben eine Rarität. Entsprechend gab es bisher noch keine E-Zugfahrzeuge auf dem Markt. Die ZVB konnten als erstes Verkehrsunternehmen einen solchen Prototyp testen. Dabei handelt es sich um einen E-Standardbus von Solaris, der mit einem stärkeren Motor und einer Anhängerkupplung ausgestattet ist. Mit dieser spezifischen Konfiguration handelt es sich weltweit um das erste Fahrzeug seiner Art. Nun ist die Versuchsphase abgeschlossen und das neue E-Zugfahrzeug standardmässig auf den Linien nach Oberägeri und Menzingen im Einsatz. Anhängerzüge bieten gegenüber Gelenkbussen eine um nahezu ein Drittel höhere Sitzplatzkapazität, was insbesondere auf längeren Fahrstrecken dem Bedürfnis der Fahrgäste entspricht.

### 4.4. Witterungseinflüsse Winter / Sommer

Bei der E-Mobilität gibt es verschiedene Einflussgrössen, welche die Reichweite der Fahrzeuge beeinflussen. Der grösste Parameter ist die Temperatur. In den Übergangszeiten wie Frühling und Herbst bei Temperaturen zwischen 15°C bis 25°C wird die grösste Kilometerleistung erreicht. Bei Temperaturen im Minusbereich verlieren die Fahrzeuge bis zu 30 Prozent an Reichweite. Der Grund liegt am sehr hohen Energieaufwand, welcher zum Heizen verbraucht wird. Diese Erkenntnisse fliessen in die Einsatzplanung ein und werden bei der Dimensionierung der Ladeinfrastruktur berücksichtigt.

## 5. Finanzierungsmodell ÖV und finanzielle Rahmenbedingungen

### 5.1. Finanzierungsmodell ÖV

Die Kantone Zug, Luzern, Schwyz und Aargau sind Besteller der öffentlichen Busleistungen im Perimeter der ZVB. Sie legen alle zwei Jahre das zu erbringende Angebot fest. Anschliessend unterbreiten die ZVB den Bestellern eine Offerte mit den entsprechenden Kosten und prognostizierten Erträgen. Die Differenz zwischen den Kosten und den Verkehrserträgen wird von den Bestellern durch eine vorab verhandelte Abgeltung gedeckt. Grundlage dafür ist das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) vom 20. März 2009 (Stand 1. Januar 2023).

Bei regionalen Personenverkehrslinien mit Anschluss an das Schienenverkehrsnetz beteiligt sich der Bund zusätzlich an der Finanzierung. Im Ortsverkehr tragen die Kantone die Abgeltung zu 100 Prozent. Für den gesamten ZVB-Busverkehr (bestehend aus regionalem Personenverkehr und Ortsverkehr in den Kantonen Zug, Luzern, Schwyz und Aargau) ergibt sich ein gewichtetes Finanzierungsverhältnis der Abgeltung an die ZVB, das sich wie folgt darstellt (Basis Offerten 2024):

- Kanton Zug 76 Prozent
- Restliche Besteller 24 Prozent
  - Kantone Luzern, Schwyz und Aargau 6 Prozent
  - Gemeinden 1 Prozent
  - Bund 17 Prozent

Der Anteil des Kantons Zug wird wiederum im Rahmen der kantonalen Gesetzgebung durch die Gemeinden mitgetragen.

### 5.2. Finanzielle Berichterstattung der ZVB

Das neue Personenbeförderungsrecht des Bundes (PBG), das am 1. Januar 2025 in Kraft tritt, überträgt die Kompetenz zur Festlegung des Rechnungslegungsstandards dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Das BAV wird auf Verordnungsstufe künftig den Standard von Swiss GAAP FER vorsehen. Ziel ist eine zeitgemässe finanzielle Berichterstattung sowie eine erhöhte Transparenz und Vergleichbarkeit.

Die Mindestvorgaben gemäss der UVEK-Verordnung über das Rechnungswesen konzessionierter Transportunternehmen bleiben weiterhin gewährleistet. Der Verwaltungsrat der ZVB hat beschlossen, die finanzielle Berichterstattung bereits ab dem 1. Januar 2023 auf den Standard von Swiss GAAP FER umzustellen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der ZVB-Gruppe und insbesondere die bevorstehenden grossen Investitionen gaben den Ausschlag, den Wechsel auf FER für das Geschäftsjahr 2023 anzugehen.

### 5.3. Finanzielle Herausforderung der ZVB

Die ZVB hat ihre Investitionen bisher stets mit Eigenmitteln finanziert, sodass die Besteller keine Finanzierungskosten zu tragen hatten. Die Beschaffung von Elektrobussen und die damit verbundene kontinuierliche Entwicklung zu einer vollständig fossilfreien Flotte bis ins Jahr 2035 ist mit hohen jährlichen Zusatzkosten verbunden, welche die Abgeltung der Besteller zusätzlich belasten. Eine günstige Finanzierung würde sich positiv auf die Kosten der ZVB und damit auf die Abgeltung durch den Kanton auswirken. Die Finanzierung über Eigenmittel oder Rücklagen ist seitens ZVB nicht mehr möglich, weshalb eine Fremdfinanzierung notwendig wird.

#### 5.4. Finanzierungsrahmen

Bei der nachstehenden tabellarischen Übersicht der Investitionen wurden die Investitionsbeiträge gemäss dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz (bis 2030) nicht abgezogen. Sollte es im Rahmen der Umsetzung des sogenannten Massnahmenpakets Gaillard (Entlastungspaket 27 des Bundes [EP27]) dennoch zu Auszahlungen solcher Beiträge kommen, würde sich der Investitionsbedarf pro Fahrzeug um rund 200 000 Franken reduzieren. Die Investitionen entsprechen den notwendigen Darlehenstranchen pro Jahr.

##### Hintergrund:

Das Massnahmenpaket Gaillard sieht unter anderem vor, Subventionen für die Klimapolitik zu priorisieren und bisherige Förderprogramme wie das Gebäudeprogramm oder Unterstützungen für kommunale und regionale Energieplanungen zu kürzen oder aufzuheben. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollen für neue Programme im Rahmen des Klima- und Innovationsgesetzes verwendet werden. Die Umsetzung des Massnahmenpakets ist noch nicht abgeschlossen.

Nach Auswertung der Vernehmlassung wird der Bundesrat voraussichtlich im September 2025 die Botschaft verabschieden. Eine definitive Entscheidung durch das Parlament und gegebenenfalls das Volk steht noch aus. Die dadurch entstehende Unsicherheit erschwert die langfristige Planung und Finanzierung der Investitionen, insbesondere bei der Beschaffung von Elektrobusen für den öffentlichen Verkehr.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Fahrzeuge	9.9	10.1	0.0	8.0	12.4	1.8	0.9	1.8	5.4	7.2
Ladeinfrastruktur	7.4	2.4	0.2	1.8	18.6	0.4	0.2	0.4	1.0	1.6
<b>Total pro Jahr</b>	<b>17.3</b>	<b>12.5</b>	<b>0.2</b>	<b>9.8</b>	<b>31.0</b>	<b>2.2</b>	<b>1.1</b>	<b>2.2</b>	<b>6.4</b>	<b>8.8</b>
Total kumuliert	17.3	29.8	30.0	39.8	70.8	73.0	74.1	76.3	82.7	91.5

(Beträge in Millionen Franken inkl. betreiberseitigen Investitionen wie Pantograph, Bordrechner usw.)

#### 5.5. Umsetzung der Finanzierung

Die Finanzierung des geplanten etappierten Buskaufs erfordert eine sorgfältige Planung und enge Abstimmung zwischen den beteiligten Parteien. Ziel ist es, die finanzielle Flexibilität sicherzustellen, die langfristige Wirtschaftlichkeit zu wahren und den planmässigen Ausbau der Flotte zu ermöglichen. Nachfolgend werden die zentralen Schritte und Überlegungen dargelegt:

- Festlegung des Investitionsbedarfs  
Die Anzahl der in den einzelnen Etappen zu beschaffenden Busse wurde ZVB-intern in einem mehrjährigen Investitionsplan festgehalten. Dabei wurden die Anforderungen an die Busflotte berücksichtigt, insbesondere Kapazität, Umweltstandards, Energieeffizienz, Einsatzbereiche und die notwendige Ladeinfrastruktur.
- Finanzierungsmodelle
  - Direktkauf: Eine Finanzierung durch Eigenmittel oder Rücklagen ist seitens der ZVB nicht mehr möglich.
  - Leasingmodelle: Bei einem Leasingmodell würden keine Bundesmittel mehr bewilligt und die Finanzierungskosten als Bestandteil der Leasingrate fallen tendenziell höher aus als bei einer Darlehensfinanzierung. Die ZVB strebt eine Beschaffung mittels Kauf an.
  - Darlehensfinanzierung: Diese Finanzierungsform erscheint unter Berücksichtigung der etappierten Beschaffung und der damit verbundenen etappierten Darlehensaufnahme geeignet. Grundsätzlich besteht eine Möglichkeit einer Darlehensfinanzierung am Kapitalmarkt oder durch den Kanton. Eine Finanzierung über den Kanton Zug ist für beide Seiten vorteilhaft.

- Öffentliche Fördermittel: Subventionen des Bundes gemäss dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz sind im Investitionsbedarf bereits berücksichtigt. Die ausgewiesenen Summen stellen Nettobeträge dar.
- Zeitliche Abstimmung der Finanzierung  
Der Abruf der Finanzierungstranchen erfolgt entsprechend dem Lieferplan des Herstellers. Verzögert sich die Lieferung, verzögert sich auch der Abruf der finanziell notwendigen Tranchen. Eine Synchronisierung der Zahlungsströme und Finanzierungsvereinbarungen mit den Beschaffungsphasen ist vorgesehen.
- Monitoring und Anpassung  
Die Finanzierungspläne und -etappen werden regelmässig überprüft. So können bei veränderten Rahmenbedingungen, etwa aufgrund neuer gesetzlicher Vorgaben oder technologischer Entwicklungen, Anpassungen vorgenommen werden. Dies gilt, solange keine verbindliche Beschaffungsverpflichtung eingegangen wurde. Diese strukturierte Vorgehensweise gewährleistet eine reibungslose Umsetzung des etappierten Buskaufs und stellt sicher, dass die finanziellen Mittel optimal eingesetzt werden, um den Bedarf an modernen, umweltfreundlichen und effizienten Fahrzeugen zu decken.

#### 5.6. Amortisation

Die Rückzahlung der jeweiligen Darlehenstranchen erfolgt jeweils über zwölf Jahre ab dem Folgejahr des Bezugs der jeweiligen Tranche. Diese Amortisationsstruktur gewährleistet eine Kongruenz von Tilgungsplan und Abschreibungsdauer der finanzierten Vermögenswerte. Da die Tilgungsraten mit der buchhalterischen Abschreibung abgestimmt sind, wird sichergestellt, dass die Belastungen durch Zins- und Tilgungszahlungen mit den Erträgen aus der Nutzung der finanzierten Vermögenswerte korrespondieren. Damit wird sichergestellt, dass die Schuld am Ende der Nutzungsdauer vollständig getilgt ist. Die vom BAV vorgegebene Abschreibungsdauer beträgt mindestens zehn Jahre und höchstens vierzehn Jahre.

Beim Verkauf eines finanzierten Busses an Dritte soll die betreffende Darlehenstranche aus dem Verkaufserlös sofort zurückgeführt werden. Die Amortisation der Darlehenstranchen in Übereinstimmung mit der Abschreibungsdauer schafft somit eine klare Verbindung zwischen Nutzung und Tilgung, erhöht die finanzielle Transparenz, senkt Risiken und stärkt die langfristige Stabilität der Finanzstruktur.

#### 5.7. Sicherheiten

Die Fahrzeuge und die Ladeinfrastruktur werden über zwölf Jahre abgeschrieben. Die Abschreibungen können für die Tilgung des Darlehens verwendet oder einem neuen Darlehen angerechnet werden. Die letzte Rückzahlungstranche erfolgt entsprechend spätestens im Jahr 2047.

Als Sicherheit für das Darlehen kann auf die neuen Fahrzeuge zurückgegriffen werden. Der Beschaffung liegen jeweils einzelne Betriebsmittelbewilligungen von Bund und Kantonen vor. Damit geben die Besteller im öffentlichen Verkehr die Einwilligung zur Beschaffung. Für alle bisherigen Beschaffungen sind die ZVB im Besitz einer Betriebsmittelbewilligung. Wird ein Bus aus der Finanzierungslösung mit dem Kanton an einen Dritten verkauft, wird die entsprechende Darlehenstranche aus dem Verkaufserlös sofort getilgt (vgl. vorstehendes Kapitel zur Amortisation).

Der Regierungsrat verzichtet gegenüber der ZVB auf Grundpfandsicherheiten, da der Kanton Zug mit einem Anteil von 68 Prozent Hauptaktionär der Darlehensnehmerin ist. Die Darlehensgewährung erfolgt aufgrund dieses formellen Aspekts, also der Beteiligung des Kantons als



Hauptaktionär, im öffentlichen Interesse. Sie dient der Sicherstellung eines funktionierenden und umweltfreundlichen öffentlichen Busverkehrs durch die ZVB.

## **6. Bedeutung der ZVB für den Kanton**

Die ZVB sind weit mehr als ein Verkehrsunternehmen. Sie stellen eine tragende Institution dar, die wesentlich zur regionalen Wirtschaftskraft beiträgt und die gesellschaftliche Teilhabe im Kanton Zug erleichtert.

Als zentrale Anbieterin des öffentlichen Busverkehrs verbinden die ZVB Menschen mit Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Freizeitangeboten und Versorgungsinfrastrukturen. Im Jahr 2025 werden sie mindestens 8,1 Millionen Fahrplankilometer erbringen, davon rund 87 Prozent innerhalb des Kantons Zug. Die neuen Busse sollen prioritär auf dem Kantonsgebiet zum Einsatz kommen.

Die ZVB sind ein Unternehmen von öffentlichem Interesse und entwickeln ihr Angebot laufend entlang den Bedürfnissen der Kundschaft. Mit der Beschaffung neuer fossilfreier Busse leisten sie einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.

Über den reinen Betrieb hinaus fördern die ZVB die umweltfreundliche Mobilität, stärken das Umweltbewusstsein und tragen zu einem positiven Image des Kantons sowie zu einer höheren Lebensqualität der Bevölkerung bei.

## **7. Gründe für die Gewährung eines Darlehens durch den Kanton Zug**

Die ZVB sind für den Kanton Zug als auch die Region Zentralschweiz als Mobilitätsanbieterin von grosser Bedeutung. Der Kanton Zug ist als Hauptaktionär mit 68 Prozent der Aktien stark daran interessiert, dass es den ZVB operativ und wirtschaftlich weiterhin gut geht und dass das Unternehmen zukunftsfähig ausgerichtet ist. Hierfür ist eine Umrüstung der Fahrzeugflotte auf fossilfreien Betrieb angezeigt.

### **7.1. Finanzierungslogik**

Die ZVB sind ein Unternehmen von öffentlichem Interesse. Jener Anteil der Kosten des gesamten Busverkehrs, der nicht durch die Fahrpreise gedeckt ist, wird zu 76 Prozent vom Kanton Zug und zu 24 Prozent von den übrigen Bestellern finanziert. Eine vorteilhafte Finanzierung über den Kanton hätte direkte positive Effekte auf die Kosten der ZVB und würde die Abgeltungslast des Kantons reduzieren. Da die neuen Busse primär im Kanton Zug eingesetzt werden, kommt der Nutzen mit rund 87 Prozent hauptsächlich dem Kanton Zug zugute. Der Bund profitiert lediglich zu einem geringen Anteil von etwa 13 Prozent von tieferen Abgeltungszahlungen an die ZVB.

### **7.2. Alternative Kapitalmarktfinanzierung**

Alternativ könnten die ZVB die Mittel auch auf dem Kapitalmarkt aufnehmen. Dies würde jedoch gemäss Angaben der ZVB kumuliert zu rund 3 Millionen Franken höheren Abgeltungskosten führen, die grossmehrheitlich durch Kanton und die Gemeinden zu tragen wären. Eine Finanzierung über den Kanton Zug mit einem günstigen Zinssatz ermöglicht den ZVB eine deutlich vorteilhaftere Finanzierung im Vergleich zum Kapitalmarkt. Die jährlich anfallenden Zinskosten werden anteilig an Bund und Kantone weiterverrechnet und den ZVB abgegolten. Für die Besteller bedeutet ein tieferer Zinssatz eine Entlastung bei der Finanzierung der Abgeltung, da diese entweder sinkt oder weniger stark ansteigt.

### 7.3. Sehr gute finanzielle Ausgangslage des Kantons

Die sehr gute finanzielle Lage des Kantons ermöglicht die Gewährung eines verzinsbaren Darlehens von bis zu 91,5 Millionen Franken. Die Modernisierung der Flotte verbessert den Fahrkomfort für Kundschaft und Fahrpersonal, reduziert Lärmemissionen und stärkt das regionale Identitätsgefühl. Der Ausbau unter Berücksichtigung ökologischer Standards entspricht den Nachhaltigkeitszielen des Kantons. Als Hauptaktionär kann der Kanton die ZVB bei dieser sinnvollen und zukunftsorientierten Investition unterstützen. Die (im Vergleich zum Markt) günstigere Finanzierung entlastet zugleich die Abgeltung an die ZVB.

## 8. Inhalt des Kantonsratsbeschlusses

### 8.1. § 1 Darlehensgewährung und Umfang

Gemäss § 1 des Kantonsratsbeschlusses betreffend Darlehen an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) zur Finanzierung der Umrüstung der Fahrzeugflotte auf einen fossilfreien Betrieb gewährt der Kanton Zug der ZVB ein rückzahlbares Darlehen zur Finanzierung der Flotenumrüstung.

Absatz 1 stellt die grundsätzliche Darlehensgewährung fest. Diese erfolgt zur Finanzierung der Umrüstung der Fahrzeugflotte auf einen fossilfreien Betrieb, was im Einklang mit den kantonalen Klimazielen und der im Richtplan festgehaltenen Vorgabe steht, dass Transportunternehmen ab 2035 ihren Betrieb CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben haben.

Absatz 2 legt das maximale Darlehensvolumen auf 91,5 Millionen Franken fest. Die Auszahlung erfolgt etappiert in Form von separaten Darlehen für jedes Kalenderjahr entsprechend dem Investitionsbedarf und Lieferplan der Fahrzeuge. Diese Struktur ermöglicht eine flexible Anpassung an den tatsächlichen Beschaffungsfortschritt und verhindert eine vorzeitige Belastung des Kantonshaushalts.

Absatz 3 bestimmt, dass alle im selben Kalenderjahr abgerufenen Tranchen in einem Darlehen zusammengefasst werden. Dies vereinfacht die Verwaltung und reduziert den administrativen Aufwand.

### 8.2. § 2 Zinssatz und Zinskonditionen

§ 2 regelt die Darlehensmodalitäten bezüglich der Verzinsung.

Absatz 1 knüpft den Zinssatz an den Leitzins der Schweizerischen Nationalbank (SNB) zuzüglich 0,75 Prozentpunkten. Aktuell liegt der SNB-Leitzins bei 0,00 Prozent (seit 20. Juni 2025). Daraus resultiert Stand heute ein anzuwendender Zinssatz für das Darlehen von 0,75 Prozent. Diese marktnahe Verzinsung gewährleistet eine angemessene Entschädigung für den Kanton und bleibt dennoch günstiger als eine Kapitalmarktfinanzierung, welche gemäss Angaben der ZVB kumuliert rund 3 Millionen Franken Mehrkosten verursachen würde.

Absatz 2 stellt sicher, dass bei einem negativen SNB-Leitzins dennoch ein Mindestzinssatz von 0,75 Prozent zur Anwendung kommt. Dies verhindert eine zinslose oder gar negative Verzinsung des Darlehens.

Absatz 3 regelt die jährliche Zinsfestsetzung am Tag des Bezugs der ersten Tranche des jeweiligen Kalenderjahres für das betreffende Darlehen. Diese Regelung schafft Planungssicherheit für beide Parteien und vermeidet Zinsanpassungen während des Jahres.

### 8.3. § 3 Rückzahlungsmodalitäten

Die Rückzahlungsbestimmungen in § 3 sehen eine Amortisation in mindestens zwölf gleichmässigen Jahresraten vor, beginnend im Jahr nach Auszahlung der ersten Tranche. Diese Amortisationsstruktur gewährleistet eine Kongruenz von Tilgungsplan und Abschreibungsdauer der finanzierten Vermögenswerte.

Die zwölfjährige Rückzahlungsdauer entspricht der buchhalterischen Abschreibungsdauer der Busse und stellt sicher, dass die Schuld am Ende der Nutzungsdauer vollständig getilgt ist. Beim Verkauf eines finanzierten Busses an Dritte soll die betreffende Darlehenstranche aus dem Verkaufserlös sofort zurückgeführt werden.

### 8.4. § 4 Vollzug und Bewirtschaftung

Die Finanzdirektion wird mit dem Vollzug des Kantonsratsbeschlusses beauftragt. Sie schliesst insbesondere die entsprechenden Darlehensverträge ab und ist für die Bewirtschaftung der Darlehen verantwortlich. Dies beinhaltet unter anderem:

- Den Abschluss der entsprechenden Darlehensverträge
- Die Auszahlung der gemäss Projektfortschritt notwendigen Tranchen
- Die Überwachung und Verwaltung der Zins- und Amortisationszahlungen
- Die Sicherstellung der ordnungsgemässen Verwendung der Darlehensmittel

### 8.5. § 5 Informationspflichten

§ 5 verpflichtet die ZVB zur regelmässigen und rechtzeitigen Information des Kantons Zug über wesentliche Entwicklungen, insbesondere zum Projektstand und zur Finanzierung. Diese Bestimmung gewährleistet die notwendige Transparenz und ermöglicht dem Kanton als Darlehensgeber eine angemessene Überwachung der Mittelverwendung.

## 9. Allgemeinverbindlicher Kantonsratsbeschluss

Für die Gewährung eines Darlehens des Kantons an die ZVB zur Finanzierung der Ersatzbeschaffung und der Flottenumrüstung auf einen fossilfreien Betrieb besteht derzeit keine ausreichende Rechtsgrundlage. Gemäss § 35 Abs. 2 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons und der Gemeinden (Finanzhaushaltgesetz; FHG) vom 31. August 2006 (BGS 611.1) entscheidet der Regierungsrat über die Gewährung von Bürgschaften, Garantien und Darlehen bis zu einer Million Franken. Das vorliegend zur Diskussion stehende Darlehen in der Höhe von 91,5 Millionen Franken übersteigt diese Summe bei weitem. Bei dieser Ausgangslage ist eine genügende Rechtsgrundlage in Form eines allgemeinverbindlichen Kantonsratsbeschlusses nach Art. 34 Abs. 1 der Kantonsverfassung (BGS 111.1) zu schaffen.

Das Einräumen des Darlehens hat keine präjudizierende Wirkung für künftige Darlehensgesuche. Der Regierungsrat wird auch künftig jedes Gesuch um Gewährung von Darlehen einer sorgfältigen Einzelfallprüfung unterziehen und dabei die jeweiligen spezifischen Umstände, das öffentliche Interesse sowie die finanzielle Situation des Kantons berücksichtigen. Es gilt zu bedenken, dass die Gewährung von Darlehen grundsätzlich nicht zu den ordentlichen Aufgaben des Kantons gehört. Die vorliegende Darlehensgewährung wird ausschliesslich aufgrund der besonderen Umstände beantragt. Diese ergeben sich insbesondere aus der angestrebten Reduktion der Abgeltung infolge tieferer Finanzierungsaufwände, der Beteiligung des Kantons als Hauptaktionär der ZVB mit 68 Prozent der Aktien, dem öffentlichen Interesse an einem funktionierenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr sowie der Notwendigkeit, die kantonalen Klimaziele zu erreichen.

## 10. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen

### 10.1. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Der Kanton Zug gewährt den ZVB zur Finanzierung der Flottenumrüstung ein Darlehen in der Höhe von maximal 91,5 Millionen Franken. Die Auszahlung der einzelnen Tranchen orientiert sich jeweils am Fortschritt des Umrüstungsprojekts. Die gesamte Umrüstungszeit wird voraussichtlich rund zehn Jahre betragen (2026–2035). Der Abruf der Finanzierungstranchen ist abhängig vom Lieferplan des Herstellers. Bei Verzögerungen seitens des Herstellers verzögert sich ebenfalls der Abruf der finanziell notwendigen Tranchen.

Die geplanten Darlehenstranchen pro Jahr stellen sich wie folgt dar (vgl. vorstehend Kapitel 5.4):

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Total pro Jahr</b>	<b>17.3</b>	<b>12.5</b>	<b>0.2</b>	<b>9.8</b>	<b>31.0</b>	<b>2.2</b>	<b>1.1</b>	<b>2.2</b>	<b>6.4</b>	<b>8.8</b>
Total kumuliert	17.3	29.8	30.0	39.8	70.8	73.0	74.1	76.3	82.7	91.5

(Beträge in Millionen Franken)

In der nachstehenden standardisierten Finanztabelle sind die Einträge der Jahre 2025–2028 enthalten. Die Amortisationszahlungen der jeweiligen Darlehenstranchen erfolgt jeweils über zwölf Jahre ab dem Folgejahr des Bezugs der jeweiligen Tranche. Für die Berechnung des Darlehenszinses wird davon ausgegangen, dass die einzelnen Darlehenstranchen jeweils Mitte Jahr ausbezahlt werden. Der Darlehenszins wird dabei mit 0,75 Prozent angenommen (SNB-Leitzins von 0,00 Prozent zuzüglich 0,75 Prozent). Die Rückzahlungen von 1/12 ab dem Folgejahr der Auszahlung der einzelnen Tranchen erfolgt jeweils per Ende des Kalenderjahrs.

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben		0	0	0
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben		17 300 000	12 500 000	200 000
	effektive Einnahmen			1 441 667	2 483 333
<b>B</b>	<b>Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
<b>C</b>	<b>Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag		0	0	0
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag		64 875	176 625	213 438

### 10.2. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Vorlage hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden.

### 10.3. Anpassungen von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

**11. Zeitplan**

28. August 2025	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Sept. bis Okt. 2025	Kommissionssitzung(en)
November 2025	Kommissionsbericht
10. Dezember 2025	Beratung Staatswirtschaftskommission
Dezember 2025	Bericht Staatswirtschaftskommission
26. Februar 2026	Kantonsrat, 1. Lesung
26. März 2026	Kantonsrat, 2. Lesung
2. April 2026	Publikation Amtsblatt
1. Juni 2026	Ablauf Referendumsfrist
4. Juni 2026	Publikation Amtsblatt
5. Juni 2026	Inkrafttreten (ohne Volksabstimmung)
27. September 2026	Allfällige Volksabstimmung
1. Oktober 2026	Publikation Amtsblatt
2. Oktober 2026	Inkrafttreten (bei Volksabstimmung)

**12. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3948.2 - 18240 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 1. Juli 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Der Landschreiber: Tobias Moser