



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

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 6. September 2011

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Vorlage zur teilweisen Vorfinanzierung eines Bahnprojekts und gliedern den erläuternden Bericht wie folgt:

1. In Kürze
2. Die Durchmesserlinie Zürich (DML)
3. Finanzierungskonzept der DML
4. Beteiligung von Nachbarkantonen an der Vorfinanzierung der DML
5. Kompetenzen und Finanzen
6. Antrag

**1. In Kürze**

**Der Kanton Zug unterstützt die Vorfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich mit einem zinslosen Darlehen von 16 Mio. Franken. Er unterstützt damit eine zentrale Verkehrsinfrastruktur der Metropolitanregion Zürich zusammen mit den anderen Nachbarkantonen Zürichs.**

Die Durchmesserlinie Zürich (DML) stellt eine zentrale Infrastruktur im öffentlichen Verkehr der Metropolitanregion Zürich dar und soll fristgerecht bis Fahrplanwechsel 2016 fertig gebaut werden können. Sie ermöglicht diverse Angebotsausbauten der Bahn, von denen auch Reisende aus dem Kanton Zug profitieren werden. Da bei der Finanzierung des Bundesanteils ein Liquiditätsengpass besteht, beteiligen sich der Kanton Zürich zusammen mit weiteren Nachbarkantonen, darunter auch der Kanton Zug, an der Vorfinanzierung des Bundesanteils an der DML. Der Kanton Zug gewährt der SBB ein zinsloses Darlehen von rund 16 Mio. Franken während sechs Jahren. Die rechtzeitige Rückzahlung wird durch den Kanton Zürich garantiert.

**2. Die Durchmesserlinie Zürich**

Mit dem Bau der DML werden bestehende Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Zürich für den Fern- und S-Bahnverkehr behoben und es können noch mehr Züge in den Bahnhof Zürich geführt werden. Das Grossprojekt DML dehnt sich über 9.6 km vom Bahnhof Zürich Altstetten bis zum Bahnhof Zürich Oerlikon aus. Es besteht aus den Teilprojekten Letzigrabenbrücke, Kohlendreieckbrücke, Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, sowie Weinbergtunnel (Abb. 1). Daneben ist gleichzeitig auch der Bau der Gleise 7 und 8 im Bahnhof Oerlikon für den Vollbetrieb der DML notwendig. Alle Teilprojekte sind im Bau. Der erste Teil des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse wird Ende 2013 in Betrieb genommen, die ganze Durchmesserlinie soll mit dem Fahrplan 2016 in Betrieb gehen. Das gesamte Projekt DML kostet inklusive dem gleichzeitig notwendigen Ausbau des Bahnhofs Oerlikon 2'031 Mio. Franken (Preisstand 2005, exkl. MwSt).

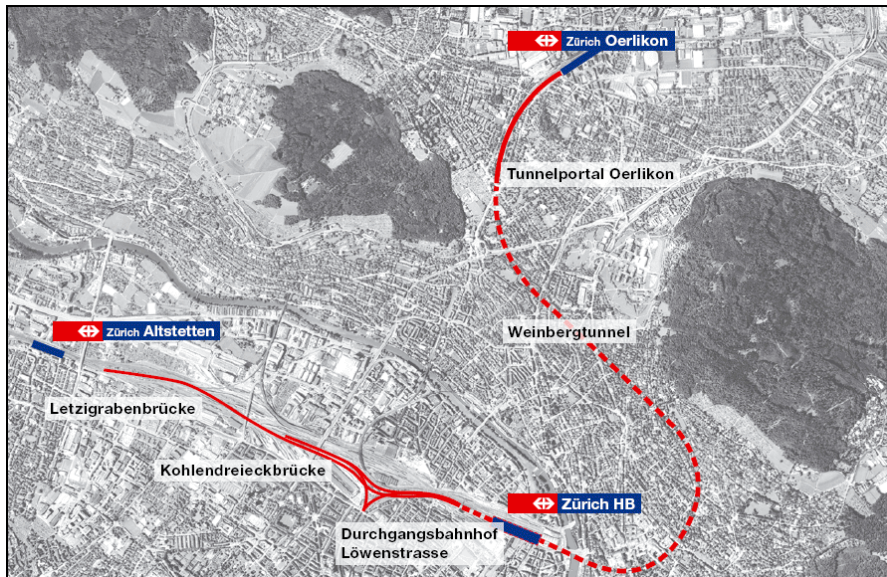


Abb. 1: Überblick Durchmesserlinie (DML)

### 3. Finanzierungskonzept der DML

Die Finanzierung der rund Franken 2 Mia. für die DML ist beispiellos in der Schweiz. Eine Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich, dem Bund und der SBB regelt die komplizierte Finanzierung, für welche über Jahre Geld aus verschiedenen Quellen von Bund und Kanton Zürich beigezogen wird. Es hat sich leider gezeigt, dass der Finanzfluss des Bundes dem Baufortschritt der DML nicht folgen kann. Daher hat der Kanton Zürich im Jahr 2008 in einem Dringlichkeitsverfahren ein zinsloses rückzahlbares Darlehen von maximal 500 Mio. Franken an die SBB gesprochen. Mit diesem Darlehen können die fehlenden Bundesmittel je nach Liquiditätsbedarf laufend ausgeglichen werden. Dank dieser flexiblen Vorfinanzierung können absehbare Mehrkosten als Folge eines Baustopps vermieden werden.

### 4. Beteiligung an der Vorfinanzierung der DML

Für die Vorfinanzierung von Bahnprojekten besteht keine Pflicht. Der Kanton Zürich hat sich im Dienste der Sache für die erhebliche Vorfinanzierung entschieden und ist grundsätzlich bereit, die Folgekosten des 500 Millionen-Darlehens zu tragen. Da diese Vorfinanzierung eine finanzielle Verpflichtung der Eidgenossenschaft betrifft, hat der Kanton Zürich seine Nachbarkantone um Unterstützung angefragt. Die zuständigen Regierungsmitglieder der in der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV Zürich) vereinigten Kantone (Aargau, Glarus, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau und Zug) haben ihre Unterstützung einstimmig zugesagt.

#### Absichtserklärung

Die zuständigen Regierungsräte der KöV Zürich haben die Eckpunkte einer gemeinsamen Vorfinanzierung in einer Absichtserklärung im Dezember 2009 geregelt. Die Volkswirtschaftsdirektion hat diese Absichtserklärung am 3. Januar 2010 unterzeichnet. Darin stellen alle Kantone in Aussicht, den zuständigen Organen einen Antrag für eine anteilige Vorfinanzierung zu unterbreiten. Für die Ermittlung des Beteiligungsschlüssels wurde die Anzahl der Zugsfahrten von und nach Zürich HB aus dem jeweiligen Kanton erhoben. Daraus hat sich ergeben, dass der Kanton Zürich den grössten Anteil an der Vorfinanzierung zu tragen hat. Die einzelnen Anteile betragen:

ZH	SH	TG	SG	SZ	GL	ZG	AG	Total
63 %	4 %	3 %	10 %	6 %	1 %	5 %	8 %	100 %

Es wurde vereinbart, dass - falls in einem Kanton die zuständige politische Instanz der Kreditbewilligung für die Vorfinanzierung nicht zustimmt - der Kanton Zürich in diesem Fall einspringt. Im Weiteren wurde vereinbart, dass der Kanton Zürich gegenüber den Nachbarkantonen einsteht, falls die Rückzahlung des Darlehens durch die SBB nicht termingerecht erfolgen würde. Es wurde ferner auch vereinbart, dass für künftige Bahnprojekte im Einflussperimeter der KöV-Region Zürich mit erheblichem kantonsüberschreitendem Nutzen, Grundsätze und Regeln bezüglich finanzieller Beteiligungen der nutzniessenden Kantone erarbeitet werden. Es ist somit nicht ausgeschlossen, dass die vorliegende Berechnung des Anteilsschlüssels auch bei künftigen Bahnprojekten mit Liquiditätsengpass in ähnlicher Form angewendet werden könnte.

### **Vorfinanzierungsbedarf**

Der konkrete Vorfinanzierungsbedarf für den fehlenden Bundesanteil ist schwierig zu berechnen und hängt von verschiedenen Faktoren ab. Er ergibt sich aus der erwarteten jährlichen Kostenentwicklung bis zum Bauabschluss für die DML, der laufenden Liquidität des Bundes (abhängig von der Kostenentwicklung der anderen Bahnprojekte im FinöV-Fonds und der übrigen Projekte im Infrastrukturfonds sowie der Äufnung der Fonds z.B. aus LSVA-Geldern) und aus der erwarteten künftigen Zins- und Teuerungsentwicklung. Entgegen ersten Annahmen zeigte es sich, dass der Bund liquider ist als ursprünglich angenommen. Daher hat sich eine notwendige Vorfinanzierung durch die Kantone bereits um ca. zwei Jahre verzögert. Zudem hat sich die Zinssituation in letzter Zeit laufend verbessert. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) rechnet damit, dass die Bundesmittel und die Mittel des Kantons Zürich dieses Jahr aufgebraucht sind und ein Beitrag der Nachbarkantone an die Vorfinanzierung der DML notwendig wird. Er erwartet, dass noch dieses Jahr die politischen Entscheide der Nachbarkantone gefallen sind, so dass klar ist, wer sich an der Vorfinanzierung definitiv beteiligen kann. Bei Verzicht eines Kantons würde der Kanton Zürich für dessen Anteil einspringen. Aus heutiger Sicht betrüge am Stichtag 1. Dezember 2011 das Treffen des Kantons Zug ein Darlehen von 14.85 Mio. Franken für die Dauer von sechs Jahren. Je nach dem genauen Zeitpunkt der Gewährung des Darlehens wird sich der Darlehensbetrag im Verhältnis zur kürzeren Laufzeit erhöhen. Der ZVV wird die Höhe des Vorfinanzierungsbedarfs aufgrund der Angaben des Bundes mit Stand September 2011 erneut berechnen.

### **Darlehen des Kantons Zug**

Die vorstehend beschriebene Höhe des Darlehens und dessen Laufzeit können sich in den nächsten Monaten noch verändern. Die Vorfinanzierung der Nachbarkantone wird aus heutiger Sicht in den nächsten Monaten fällig. Ab diesem Zeitpunkt soll der SBB ein Darlehen im Umfang von maximal 16 Mio. Franken gewährt werden. Über die Gewährung eines solchen Darlehens besteht ein Vertragsentwurf zwischen der SBB, dem Kanton Zürich und dem Kanton Zug. Darin gewährt der Kanton Zug der SBB ein rückzahlbares, nicht verzinsliches Darlehen. Die Laufzeit des Darlehens beträgt maximal sechs Jahre. Kann die Rückzahlung des Darlehens an den Kanton Zug durch die SBB nicht termingerecht erfolgen, garantiert der Kanton Zürich die rechtzeitige Rückzahlung. Sollte die Vorfinanzierung der DML durch die Kantone infolge unvorhergesehener früher zur Verfügung stehender Mittel des Bundes erheblich geringer sein, kann im Einvernehmen mit dem Kanton Zürich eine vorzeitige Rückzahlung des Darlehens von der SBB verlangt werden.

### **Nutzen für den Kanton Zug**

Die DML gilt als Herzstück für die Umsetzung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich. Obwohl aus der Zentralschweiz voraussichtlich kein Zug die DML befahren wird, schafft die DML die

notwendige Kapazität im Zürcher Hauptbahnhof, dass auch aus dem Kanton Zug Angebotsverbesserungen möglich werden. So kann insbesondere die neue S24 halbstündlich von Zug via Zürich HB (Halle), Flughafen, nach Winterthur und Schaffhausen/Weinfelden verkehren. Für Zuger Reisende entstehen dank der DML aber auch viele neue Anschlüsse im Fern-, und im Regionalverkehr. Diese Vorteile wurden bereits in der Vorlage betr. Investitionsbeitrag zum Ausbau der Strecke Thalwil - Zug im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich beschrieben (Bericht des Regierungsrates vom 22. Februar 2011, Vorlage Nr. 1930.1 - 13395). Nicht zuletzt könnte ein nachbarschaftliches Engagement des Kantons Zug längerfristig hilfreich sein, falls es dereinst um die allfällige Vorfinanzierung des Zimmerberg Basistunnels gehen könnte.

## **5. Kompetenzen und Finanzen**

Das beantragte Darlehen erfüllt die Bedingungen des Kantonsratsbeschlusses betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten vom 26. November 2009 (BGS 751.32) in idealer Weise. Mit diesem Beschluss wurde die Voraussetzung geschaffen, dass der Kanton Zug Bahnprojekte des Bundes mit maximal 400 Mio. Franken vorfinanzieren kann. Für solche Vorfinanzierungen wird vorausgesetzt dass:

- a) das Bahnprojekt in den Planungen des Bundes zur Umsetzung vorgesehen ist. Dies betrifft insbesondere Bahnprojekte nach dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur vom 20. März 2009 (ZEBG) oder gemäss der Leistungsvereinbarung der SBB mit dem Bund;
- b) der Kanton ein wesentliches Interesse an der Realisierung des Bahnprojekts hat;
- c) das Bahnprojekt dank der Vorfinanzierung wesentlich rascher realisiert werden kann;
- d) die Höhe der Vorfinanzierung in einem guten Verhältnis zum Nutzen für den Kanton Zug steht;
- e) die Vorfinanzierung befristet ist;
- f) die Rückzahlungsmodalitäten geregelt sind.

Bereits im Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2009 zur Kantonsratsvorlage betreffend Vorfinanzierung von Bahnprojekten (Vorlage Nr. 1855.1/1820.5/1766.2/1804.2 - 13176) sowie im vorerwähnten Bericht betr. Investitionsbeitrag zum Ausbau der Strecke Zug - Thalwil (Vorlage Nr. 1930.1 - 13395) wurde darüber informiert, dass die DML ein erster Anwendungsfall für eine anteilige Vorfinanzierung werden könnte, was nun eintritt. Dank der günstigen Zinsentwicklung und der besseren Liquidität beim Bund konnte das ursprünglich in Aussicht gestellte Darlehen von 27 Mio. Franken mit einer Laufzeit von 8 Jahren in der Zwischenzeit auf die mit dieser Vorlage beantragten maximal 16 Mio. Franken mit einer Laufzeit von maximal 6 Jahren reduziert werden.

### **Kreditsprechung**

Gemäss § 2 des Kantonsratsbeschlusses bedürfen Darlehen ab 10 Mio. Franken der Genehmigung durch den Kantonsrat mit einfachem Beschluss.

### **Finanzierung**

Das Darlehen wird der Investitionsrechnung belastet und in der Bilanz aktiviert. Es stellt Verwaltungsvermögen dar, wird jedoch nicht abgeschrieben, da kein jährlicher Werteverzehr stattfindet. Die Rückzahlung des Darlehens erfolgt dann wieder über die Investitionsrechnung. Die jährlichen Folgekosten treten in der Form von Zinsausfällen beim Kanton ein. Unter der Annahme, dass während der Laufzeit des Darlehens durchschnittlich 1 % Zinsen pro Jahr einge-

nommen werden können, hat der Kanton einen jährlichen Zinsausfall von rund 160'000 Franken zu tragen.

### Personelle Auswirkungen

Die Gewährung und Überwachung des Darlehens kann mit dem bestehenden Stellen- bzw. Personalbestand vom Amt für öffentlichen Verkehr begleitet werden.

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	15'100'000			
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben		16'000'000		
	effektive Einnahmen				
<b>B</b>	<b>Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen	*			
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	*			
<b>C</b>	<b>Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag **		- 160'000	- 160'000	-160'000

\* = Darlehen werden nicht abgeschrieben, da kein Werteverzehr stattfindet.

\*\* = Zinsertrag, der dem Kanton bei einem kalkulatorischen Zins von 1 % p.a. entgeht.

### 6. Antrag

Wir stellen Ihnen den Antrag, auf die Vorlage Nr. 2074.2 - 13869 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 6. September 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Matthias Michel

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

#### Terminplan:

29.09.11:	Kommissionsbestellung
31.10.11:	Kommissionssitzung
10.11.11:	Kommissionsbericht
24.11.11:	Beratung Stawiko
15.12.11:	Verabschiedung im KR (einfacher KRB)