



Kantonsratsbeschluss betreffend Vorfinanzierung von Bahnprojekten

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

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

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

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr
vom 29. September 2009

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für öffentlichen Verkehr hat die oben erwähnte Vorlage und die damit zusammenhängenden Motionen bzw. Postulate an ihrer Sitzung vom 23. September 2009 beraten. Ergänzend wurden auch die rechtlichen Grundlagen des Bundes besprochen. Wir wurden dabei informiert und unterstützt von Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel, Hans-Kaspar Weber, dem Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr und dem Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion, Gianni Bomio. Das Protokoll wurde durch Peter Kottmann, stv. Generalsekretär der Direktion verfasst. Vorgängig zur Beratung der Vorlage wurde die Kommission umfassend über die kurz-, mittel- und langfristig anstehenden Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr in der Region Zug für die nächsten 20-30 Jahre informiert.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatungen und Schlussabstimmungen
 - a. Kantonsratsbeschluss betr. Vorfinanzierung von Bahnprojekten
 - b. Motion der Alternativen Fraktion betreffend Zuger Standesinitiative: Mehr Mittel für ZEB-Bahnprojekte (Vorlage Nr. 1766.1 - 12952)
 - c. Motion und Postulat der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051)
 - d. Kantonsratsbeschluss betreffend Verwendung des Ertragsüberschusses der Laufenden Rechnung 2008 (Vorlage Nr. 1820.1 - 13088) - Antrag von Martin Stuber
4. Varia

1. Ausgangslage

Das Bundesparlament hat vor Kurzem das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) verabschiedet. Im ZEBG wird festgehalten, welche Bahnprojekte der Bund mit den zur Verfügung stehenden Restmitteln der Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) erstellen will. Dabei erfolgt für die Planung und Finanzierung der nationalen

Bahngrossprojekte eine Zerteilung der aktuell geplanten nationalen Infrastrukturprojekte der Bahn: In Art. 4 sind (in einem ersten Teil) jene Vorhaben aufgeführt, die in den nächsten Jahren durch den Bund finanziert werden. Die vom Bund mit dem ZEBG bereits beschlossenen Projekte im Kanton Zug sind eine Doppelspurinsel in Walchwil und die Verlängerung der Doppelspur von Freudenberg nach Rotkreuz. Alle übrigen Vorhaben im Kanton Zug sind vorderhand nicht Teil des ZEBG. Dieses listet (in einem zweiten Teil) in Art. 10 Abs. 2 des ZEBG jedoch jene Massnahmen auf, welche der Bundesrat vertieft prüfen soll, bevor er der Bundesversammlung zu einem späteren Zeitpunkt eine Vorlage über die Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur unterbreitet. Die für den Kanton Zug relevante Erweiterungsoption ist die Beschleunigung der Strecke Luzern - Zürich mit dem Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II). Diese würde im Kanton Zug noch weitere Ausbauten der Bahninfrastruktur bedingen. So wäre im direkten Zusammenhang auch eine Doppelspurinsel im Raum Oberwil zu erwarten. Je nach der weiteren Entwicklung im Bahnverkehr müsste auch zwischen Baar und Zug, im Bahnhof Zug sowie zwischen Zug und Chollermüli die Bahninfrastruktur weiter ausgebaut werden. Neben den erwarteten Ausbauten des Bundes für den Fernverkehr sind auch Ausbauten für den Regionalverkehr geplant und im Aggloprogramm des Kantons Zug beim Bund zur Mitfinanzierung angemeldet.

Für den Kanton Zug stellt sich die Frage, ob er positiv darauf hinwirken kann und soll, damit diese Angebotserweiterungen rascher und gegenüber anderen Vorhaben bevorzugt, realisiert werden können. Insbesondere stellt sich diese Frage für den Bau des ZBT II. Entsprechend wurden zwei Motionen eingereicht. Beide verlangen je die Ausarbeitung einer Standesinitiative. Die Motion der Alternative Fraktion mit dem Ziel, dass der Bund mehr Mittel für den Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur zur Verfügung stellt und die Motion der FDP-Fraktion, dass Kantone, allenfalls gemeinsam mit privaten Investoren (PPP), wichtige Bahnprojekte, die im Rahmen der Gesamtschau FinöV zurückgestellt wurden, vorfinanzieren können. Zudem wurde im Rahmen der Kantonsratsdebatte zur Verwendung des Ertragsüberschusses der laufenden Rechnung 2008 am 25. Juni 2009 von Kantonsrat Martin Stuber der Antrag gestellt, mit 50 Mio. Franken eine neue Reserve für die Vorfinanzierung von bedeutender Bahninfrastruktur zu bilden. Daraufhin hat der Kantonsrat die Vorlage zum Ertragsüberschuss an die Regierung zurückgewiesen mit dem Auftrag, den Antrag Stuber vertieft zu prüfen und in einem Zusatzbericht abzuklären.

Der Regierungsrat schlägt zur Umsetzung dieser Anliegen die kantonale Möglichkeit einer Vorfinanzierung durch Darlehen und Zinskostenbeteiligung bis maximal 400 Mio. Franken für nationale Bahnprojekte vor. Er verzichtet damit auf eine spezielle Reserve, erfüllt aber dennoch das eigentliche Anliegen des Antrages Stubers und die Stossrichtung der FDP-Motion. Zur Freigabe der Beträge ist ab einem Betrag von 10 Mio. Franken oder Zinskostenbeteiligungen von mehr als 500'000 Franken pro Jahr ein einfacher Kantonsratsbeschluss erforderlich.

2. Eintretensdebatte

In der Eintretensdebatte wurde einmal mehr bedauert, dass der ZBT II nicht Teil des ersten Realisierungsprogramms des Bundes im nationalen Bahnverkehr ist, obwohl das Schweizer Volk sich mehrfach für Vorlagen ausgesprochen hat, in denen dieses Projekt enthalten war. In der Debatte wurde allerdings auch die Meinung vertreten, dass es eine Alternative zum Basistunnel («Zimmerberg light») gäbe, welche betriebliche Vorteile böte, bedeutend kostengünstiger wäre und deshalb eine bessere Realisierungschance hätte. Es dürfe nicht alles auf den Fahrzeitgewinn abgestützt werden.

Der Kanton Zug muss alles Interesse daran haben, nationale Bahnprojekte mit vorfinanzieren zu können. Insbesondere für zwei dieser Grossprojekte wäre eine Vorfinanzierungsbeteiligung des Kantons Zug sinnvoll:

- Für die Durchmesserlinie am Bahnhof Zürich, welche der Kanton Zürich zu einem grossen Teil anstelle des Bundes vorfinanziert hat und der Kanton Zürich eine Beteiligung der Nachbarkantone, die Vorteile aus der Durchmesserlinie erhalten, erwartet. Mit der Durchmesserlinie wird der Kanton Zug eine direkte S-Bahnverbindung Zug - Zürich HB - Zürich Flughafen erhalten.
- Das zweite Projekt ist der ZBT II, der zusätzliche Fernverkehrsverbindungen Zürich – Luzern. Anhand dieser beiden Projekte hat der Kanton Zug die Höhe der zur Verfügung zu stellenden Mittel berechnet.

Beispiel Vorfinanzierung ZBT II

Finanzierungsbedarf = 1'000 Mio Fr.

Beteiligung nach Anzahl Zügen gemäss Angebotsplanung Innerschweiz

Züge / Std	ZH	ZG	LU	SZ	UR
8 x ZH - LU	8	8	8		
5 x ZH - UR	5	5		5	4
4 x ZH – ZG (RV)	4	4			
Abfahrten / Kanton	17	17	8	5	4
Anteil	33 %	33 %	16 %	10 %	8 %
Mio Fr. Darlehen	333	333	160	100	80

Unbestritten war, dass der Kanton Zug, um seine Standortattraktivität zu erhalten, Möglichkeiten haben muss, sich an der Vorfinanzierung von nationalen Bahnprojekten zu beteiligen. Angesichts der knappen Bundesfinanzen und dem grossen Verteilungskampf unter den Regionen für die rasche Realisierung von Bahnprojekten ist es wichtig und sinnvoll, Möglichkeiten für die Beteiligung an überregionalen Finanzierungslösungen zu haben. Zum einen soll damit ein Signal aus Zug gesendet werden, dass sich Zug für die Aufwertung des Metropolitanraums Zürich stark macht. Zum andern will man die Reaktionszeiten der Zuger Politik für die Beteiligung an Grossfinanzierungen verkürzen. Mehrere Kommissionsmitglieder lobten das rasche Handeln der Volkswirtschaftsdirektion und des Regierungsrats bei der Erarbeitung einer Vorlage zur Vorfinanzierung von Bahnprojekten. In diesem Sinn war Eintreten unbestritten und wurde mit 13:0 Stimmen beschlossen.

3. Detailberatungen und Schlussabstimmungen

a. Kantonsratsbeschluss betr. Vorfinanzierung von Bahnprojekten

Beraten wurde die mit Bezug auf § 3 Abs. 2 korrigierte Version des Kantonsratsbeschlusses. Alle Kommissionsmitglieder waren der Auffassung, dass eine kantonale Vorfinanzierung mit einer separaten Vorlage ermöglicht werden soll. Die drei vorgesehenen Vorfinanzierungsarten, nämlich zinsvergünstigte Darlehen, zinslose Darlehen und allenfalls eine Beteiligung an den Zinskosten von Vorfinanzierungen Dritter (im Bereich der Durchmesserlinie Zürich realistisch) wurden ausdrücklich befürwortet. Die in § 2 vorgesehenen kumulativen Voraussetzungen wurden akzeptiert, da sie garantieren, dass die vom Kanton Zug vorgesehenen Mittel zielgerichtet und zweckmässig eingesetzt werden können. Die vorgesehenen Finanzierungsvereinbarungen und Limiten, d.h. eine maximale Summe von 400 Mio. Franken für die Vorfinanzierung sowie die Zuständigkeit des Kantonsrats ab einer Darlehensfinanzierung von 10 Mio. Franken bzw. 0.5 Mio. Franken bei Zinskostenbeteiligungen wurden als zweckmässig erachtet, da die Zuger Beteiligung an grösseren Bahnprojekten damit dem

Parlament zu unterbreiten sind. Auch die Form des einfachen Kantonsratsbeschlusses für die Zustimmung des Parlaments fand die Zustimmung der gesamten Kommission.

Einzig zu § 4 Abs. 2, welcher eine Befristung des Beschlusses auf zehn Jahre vorsieht, wurde ein Antrag auf Streichung gestellt, womit die Regelung unbefristet gegolten hätte. Die Befristung eines Gesetzes macht wenig Sinn und ist nicht Usus.

Die Vertreter von Regierung und Verwaltung haben dargelegt, dass sie mit dem Novum von Vorfinanzierung von Bahnprojekten zuerst Erfahrungen sammeln wollen und klargemacht, dass eine Reihe von Vorfinanzierungen auf jeden Fall innerhalb der nächsten zehn Jahre auszuhandeln sein werden und einmal abgeschlossene Darlehen auch länger als zehn Jahre gelten.

Die Kommission lehnte den Antrag auf Streichung der Befristung mit 8:3 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission der Vorlage mit 12:1 Stimme zu.

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

Die Vertreter der Alternativen Fraktion in der Kommission waren der Auffassung, dass trotz der kantonalen Vorlage für die Vorfinanzierung von Bahnprojekten ein weiteres klares Signal nach Bern für mehr Mittel für ZEB-Bahnprojekte nötig sei. Einerseits solle damit gezeigt werden, dass dem Kanton Zug der Ausbau der gesamten Bahninfrastruktur ein grosses Anliegen sei und andererseits könne die Solidarität mit anderen Regionen betont werden. Die Mehrheit der Kommission war allerdings der Auffassung, dass der KRB betreffend Vorfinanzierung von Bahnprojekten das einzig richtige Signal nach Bern und an die Nachbarkantone sei, weshalb eine zusätzliche Standesinitiative keinen Sinn mache. Zudem könne auf Bundesebene demnächst über die Mittelzuteilung an den öffentlichen Verkehr entschieden werden (Initiative Umlagerung Mineralölsteuern). Deshalb beschloss die Kommission mit 10:3 Stimmen, die Motion der Alternativen Fraktion betreffend Zuger Standesinitiative nicht erheblich zu erklären und folgte damit dem Antrag des Regierungsrats.

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

Die Motion der FDP-Fraktion verlangt eine Standesinitiative um die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit Kantone wichtige Bahnprojekte, die im Rahmen der Gesamtschau FinöV zurückgestellt wurden, vorfinanzieren könnten. Die Kommission war der Auffassung, dass die heutigen bundesrechtlichen Regelungen eine solche Vorfinanzierung innerhalb klarer rechtlicher Grenzen ermöglichen, weshalb die beantragte Standesinitiative offene Türen einrenne. In Ausführung der rechtlichen Rahmenbedingungen der Vorfinanzierung im ZEBG hat der Bund die Bedingungen für Vorfinanzierungen durch die Kantone in einem Merkblatt aufgelistet; dieses lag der Kommission vor. Der Kantonsratsbeschluss betreff Vorfinanzierung von Bahnprojekten nimmt diese Bedingungen auf. Somit wird eine Standesinitiative obsolet, zumal das zu Grunde liegende Bundesgesetz erst einige Monate alt ist. Die Kommission beschloss mit 13:0 Stimmen, die Motion der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich nicht erheblich zu erklären.

Bezüglich des Postulats der FDP-Fraktion war die Kommission mit 13:0 Stimmen der Auffassung, dass die verlangte koordinierte Interessenwahrung des Kantons Zug mit anderen Kantonen erheblich erklärt und als erledigt abzuschreiben sei. Die Kommission würdigte die zahlreichen Vernetzungsaktivitäten des Kantons Zug (u.a. Gotthard-Komitee, Arbeitsgruppe Verkehr der Metropolitankonferenz Zürich, Unterstützung der Städte-Allianz) als genügend.

Bezüglich des Postulats der FDP-Fraktion betreffend Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung mit anderen Kantonen nahm die Kommission zur Kenntnis, dass der Kanton Zürich seine Nachbarkantone um eine Beteiligung an den Zinskosten seiner Vorfinanzierung ersucht hat. Zudem bestehen bereits erste Zuger Berechnungen, wie eine Vorfinanzierung auf Darlehensbasis für den ZBT II aussehen könnte. Die Kommission war deshalb mit dem Regierungsrat einig, dass eine Erheblicherklärung sinnvoll sei, aber noch keine Abschreibung des Anliegens. Eine Abschreibung wäre dann angezeigt, wenn der Regierungsrat im konkreten Fall Vorfinanzierungen gemäss dem Kantonsratsbeschluss unterbreitet bzw. abschliesst. Dieses Vorgehen wurde mit 12:1 Stimmen gutgeheissen.

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

Kantonsrat Martin Stuber erklärte sich damit einverstanden, seinen Antrag auf Änderung der Vorlage betreffend Verwendung des Ertragsüberschusses der Laufenden Rechnung 2008 zurückzuziehen, nachdem nun eine kantonale gesetzliche Regelung geschaffen werden soll, die sein Anliegen vollumfänglich aufnimmt. Aus formalen Gründen stimmte die Kommission trotzdem über diesen ursprünglichen Antrag ab und lehnte ihn mit 13:0 Stimmen ab. Damit kann die Vorlage betreffend Verwendung des Ertragsüberschusses der Laufenden Rechnung 2008 in der alten Form beschlossen werden.

4. Varia

Die Kommission diskutierte ergänzend, ob der Kanton Zug ein Gutachten in Auftrag geben soll, in der eine andere Linienführung einer durchgehenden Doppelspur zwischen Zug und Zürich im Raum Thalwil - Horgen - Baar abgeklärt würde. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion gaben zu Bedenken, dass der Bund für diesen Perimeter den SBB Aufträge erteilt habe, bis 2010 entsprechende Abklärungen zu treffen, weshalb eigene kantonale Abklärungen wenig Sinn machen würden. Die Kommission verzichtet im jetzigen Zeitpunkt auf einen entsprechenden Vorschlag, behält sich aber vor, zu einem späteren Zeitpunkt darauf zurück zu kommen.

Zug, 29. September 2009

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für den öffentlichen Verkehr

Die Präsidentin: Erwina Winiger