

Kantonsratsbeschluss

betreffend Investitionsbeitrag und Bürgschaft für den neuen Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG und die damit verbundenen Landgeschäfte sowie betreffend Darlehen für die Finanzierung des Neubaus und Objektkredit für den Mieterausbau für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung auf dem Areal An der Aa, Zug

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 27. März 2018

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag zu einem Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag und Bürgschaft für den neuen Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG und die damit verbundenen Landgeschäfte sowie betreffend Darlehen für die Finanzierung des Neubaus und Objektkredit für den Mieterausbau für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung auf dem Areal An der Aa in Zug

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:

A	In Kürze	4
B	Der ausführliche Bericht	5
1.	Einleitung	5
2.	Ausgangslage	5
2.1.	Vorgeschichte	5
2.2.	Eigentümerschaft ZVB	6
2.3.	Handlungsbedarf der ZVB	6
2.3.1.	Fehlende Entwicklungsmöglichkeiten	6
2.3.2.	Überalterte Gebäude	6
2.3.3.	Technische Entwicklungen	6
2.3.4.	Wachstum	6
2.4.	Entscheid zugunsten des Areals An der Aa, Zug	7
2.5.	Areal An der Aa, Zug und Gaswerkareal, Zug	7
2.5.1.	Lage des Areals	7
2.5.2.	Aktueller Zonenplan und Handlungsbedarf	8
2.5.3.	Richtplan	8
2.5.4.	Zonenplanänderung und Bebauungsplan	9
2.5.5.	Eigentumsverhältnisse	10
2.6.	Vertiefte Machbarkeitsstudie 2010	10
2.7.	Projektierungskredit 2012	10
2.8.	Wettbewerbsverfahren 2012	11
2.9.	Vorprojekte 2015	11
2.10.	Gründe für die Reduktion des Projekts	11
2.11.	Interpellation Kantonsrat Andreas Hausheer	11
2.12.	Überarbeitung der Vorprojekte 2016	12

3.	Gesamtprojekt	13
3.1.	Bebauungskonzept	13
3.2.	Städtebauliches Konzept	14
3.3.	Vernetzung der Stadtquartiere und Langsamverkehr	14
3.4.	Verkehrskonzept	15
3.5.	Freiraumkonzept	15
3.6.	Neubau HSP ZVB	15
3.7.	Neubau RDZ/Verwaltung	16
3.7.1.	Projektbeschreibung	16
3.7.2.	Rettungsdienst (RDZ)	16
3.7.3.	Bürogeschosse	16
3.7.4.	Zusammenhang Neubau HSP ZVB und Neubau RDZ/Verwaltung	17
3.8.	Strategische Büroraumplanung der kantonalen Verwaltung und Flächenreserve im Neubau HSP ZVB	17
4.	Eigentumskonzept und Landgeschäfte	19
4.1.	Erwerb Grundstück Nr. 216 durch den Kanton Zug	19
4.1.1.	Die Stadt Zug überträgt auf den Kanton	20
4.1.2.	Der Kanton überträgt auf die Stadt Zug	20
4.2.	Eigentumskonzept Areal An der Aa und Neubau RDZ/Verwaltung	20
4.2.1.	Kostengünstigstes Szenario	22
4.2.2.	Vorteilhafter Objektkredit	23
4.2.3.	Synergiegewinn durch gleiche Bauherrschaft	23
4.2.4.	Bewirtschaftung nach bekanntem und bewährtem Mietmodell	23
4.3.	Ermittlung des Mietzinses für den Neubau RDZ/Verwaltung	23
5.	Neubau HSP ZVB – eine Infrastruktur von zentraler Bedeutung für den Kanton	25
5.1.	Entwicklung von Busverkehr und Feinverteiler	25
5.2.	Rolle des Kantons	26
5.3.	Kosten des Neubaus HSP ZVB	27
5.3.1.	Kostenzusammenstellung (Stand Vorprojekt, Kostengenauigkeit +/- 15 %)	27
5.3.2.	Keine Reserven	27
5.3.3.	Betriebsmittelgenehmigung	27
5.3.4.	Betriebskosten	28
5.4.	Investitionsbeitrag des Kantons an den Neubau HSP/ZVB	28
5.4.1.	Herleitung des Beteiligungsschlüssels	28
5.4.2.	Finanzierung des Neubaus HSP ZVB	29
5.4.3.	Kein Neubau HSP ZVB ohne Investitionsbeitrag	29
5.5.	Vereinbarung zwischen dem Kanton und der ZVB	30
5.6.	Betriebsmittelübertragung bei einem Betreiberwechsel	30
5.7.	Bauherrschaft und Projektverantwortung	30
5.8.	Agglomerationsprogramm des Bundes	31
5.9.	Folgen einer Zweckentfremdung des Neubaus HSP ZVB	31
6.	Darlehen für den Neubau RDZ/Verwaltung und Objektkredit für den Mieterausbau	31
6.1.	Grundausbau und Mieterausbau	31
6.2.	Kostenzusammenstellung Neubau RDZ/Verwaltung (Stand Vorprojekt, Kostengenauigkeit +/- 15 %)	32
6.3.	Betriebskosten und personelle Ressourcen	32

7.	Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	33
7.1.	Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton	33
7.1.1.	Zusätzliche finanzielle Auswirkungen für den Kanton	34
7.1.2.	Eventualverpflichtung des Kantons	34
7.2.	Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden	34
7.3.	Anpassungen von Leistungsaufträgen	34
8.	Zeitplan	35
9.	Antrag	35

A In Kürze

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) beabsichtigt, auf dem Areal An der Aa in Zug einen neuen Hauptstützpunkt (Kurzform: Neubau HSP ZVB) sowie einen Neubau Rettungsdienst und Verwaltung (Kurzform: Neubau RDZ/Verwaltung) zu erstellen. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat für den Neubau HSP ZVB einen nicht rückzahlbaren, unverzinslichen und teuerungsberechtigten Investitionsbeitrag von maximal 94,2 Millionen Franken sowie einen Objektkredit für den Mieterausbau Neubau RDZ/Verwaltung des Kantons von 26,2 Millionen Franken.

Die ZVB erstellt sowohl den Neubau HSP ZVB als auch den Neubau RDZ/Verwaltung. Zur Arrondierung des Areals erwirbt der Kanton tauschweise das Grundstück Nr. 216 von der Stadt Zug und überträgt dieses in der Folge der ZVB. Damit wird die ZVB Eigentümerin des gesamten Areals. Der daraus resultierende Synergiegewinn ist gross, denn die Schnittstellenproblematik wird in Bezug auf die Planung, die Erstellung und den späteren Betrieb der beiden Gebäude beseitigt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat für den Neubau HSP ZVB einen nicht rückzahlbaren, unverzinslichen und teuerungsberechtigten Investitionsbeitrag von maximal 94,2 Millionen Franken. Damit die ZVB bei der Kapitalbeschaffung für den Neubau HSP ZVB von guten Konditionen profitieren kann, gewährt ihr der Kanton eine Bürgschaft in der Höhe von 116,2 Millionen Franken (Kosten Landerwerb 22 Millionen Franken und Anteil ZVB Erstellungskosten des Neubaus HSP ZVB von 94,2 Millionen Franken). Weil die ZVB auch den Neubau RDZ/Verwaltung im Grundausbau erstellt, beantragt der Regierungsrat dafür lediglich einen Objektkredit für den Mieterausbau und die Möblierung von 26,2 Millionen Franken. Für den Grundausbau stellt der Kanton der ZVB ein zinsloses Darlehen über 73,1 Millionen Franken zur Verfügung.

Neubau HSP ZVB

Ein Neubau HSP ZVB ist essenziell, denn die bestehenden Gebäude sind teilweise über 60 Jahre alt. Aufgrund der heutigen raumplanerischen und städtebaulichen Anforderungen an die Bebauung des Areals An der Aa ist eine Anpassung der bestehenden ZVB-Gebäude nicht bewilligungsfähig. Die Werkstatt ist ein Flickwerk und erschwert eine effiziente und wirtschaftliche Fahrzeugwartung. Aus betriebswirtschaftlichen, betrieblichen und ökologischen Gründen ist ein zentraler Standort in geringer Distanz zum Bahnhof Zug wesentlich. Der Neubau HSP ZVB besteht aus zwei Untergeschossen mit Abstellbahnen für die Garagierung der Fahrzeuge und Nebenräumen für Haustechnik und Lager. Im Erdgeschoss befindet sich die Werkstatt. In den Obergeschossen befinden sich die Büro-, Schulungs- und Sozialräume sowie die Garderoben. Die kompakte Bauweise ist aufgrund der zentralen Lage raumplanerisch und ökonomisch richtig.

Neubau RDZ/Verwaltung

Im Neubau RDZ/Verwaltung ist die Fahrzeughalle des RDZ mit Nebenräumen (Materiallager, Retablierung, Rapportraum) im Erdgeschoss angeordnet. Im 1. Obergeschoss befinden sich die Garderoben und Ruheräume des RDZ. Neben den Räumen für den RDZ können mit dem Neubau RDZ/Verwaltung noch weitere Bürogeschosse mit rund 250 Arbeitsplätzen erstellt werden. Während der Bauphase des Neubaus HSP ZVB können diese Bürogeschosse für die Provisorien der ZVB und der Verwaltung genutzt werden. Aufgrund der strategischen Büroraumplanung hat sich gezeigt, dass es für den Kanton wirtschaftlich ist, diese Büroflächen selbst zu nutzen. Dadurch können Mietflächen in Aussenliegenschaften aufgegeben werden.

Ausgehend von der durch die Stadt Zug geplanten Anhebung der General-Guisan-Strasse kann das Areal An der Aa, Zug, über einen neuen Vollanschluss im Nordwesten erschlossen werden. Die Haupterschliessung des RDZ erfolgt über die Aabachstrasse.

B Der ausführliche Bericht

1. Einleitung

Der vorliegende Bericht und Antrag umfasst den Investitionsbeitrag für den Neubau HSP ZVB, die damit verbundenen Landgeschäfte und eine Bürgschaft sowie den Objektkredit für den Mieterausbau im Neubau RDZ/Verwaltung auf dem Areal an der Aa , Zug, sowie ein zinsloses Darlehen für den Grundausbau.

Mit dem vorliegenden Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Investitionsbeitrag gemäss § 7 Abs. 1 lit. b Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öV) vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) für den Neubau HSP ZVB, die damit verbundenen Landgeschäfte und eine Bürgschaft sowie gleichzeitig einen Objektkredit für den Mieterausbau Neubau RDZ/Verwaltung sowie ein zinsloses Darlehen für den Grundausbau.

2. Ausgangslage

2.1. Vorgeschichte

Nach der Umstellung vom Tram- auf Busbetrieb und der Umbenennung der «Elektrischen Strassenbahnen des Kantons Zug» in «Zugerland Verkehrsbetriebe AG» wurden auf dem Areal An der Aa, Zug, für die neu beschafften Dieselbusse eine Werkstatt (1952) und Einstellhallen (1954) gebaut. In den Jahren 1961/62 erfolgte der Neubau des achtgeschossigen Bürogebäudes mit technischer Prüfhalle, welche damals der Standort des Strassenverkehrsamts war. Im Jahr 1978 konnte die ZVB zusätzliches Land kaufen und damit die Einstellhallen gemäss den damaligen Bedürfnissen erweitern.

Der Platzbedarf für Einstellhallen, Werkstatt und Büros stieg mit dem Wachstum des Kantons und dem damit einhergehenden Wachstum der ZVB weiter an. In der Folge wurde 1992 mit der Planung eines neuen Hauptstützpunkts auf dem Gaswerkareal, Zug, begonnen. Das Neubauprojekt wurde jedoch 1995 abgebrochen. Der Planungsstopp erfolgte aufgrund der damals unklaren Auswirkungen der gesetzlichen Anpassungen zur Finanzierung des öV.

Ende der 1990er-Jahre wurden die Werkstatt und das Hochhaus im Sinne eines Provisoriums und unter Berücksichtigung der Dienstleistungen für die Zuger Polizei und den Rettungsdienst (RDZ) saniert. Mit der Miete eines Teils des Lands der alten Kläranlage der Stadt Zug konnten weitere Abstellkapazitäten geschaffen werden.

Die beiden Projekte Neubau HSP ZVB und Neubau RDZ/Verwaltung sind ursprünglich Bestandteile des Projekts «Neubauten für die Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug und die ZVB auf dem Areal An der Aa, Zug, (Kurzform: Projekt Fokus)», für das der Kantonsrat am 3. Mai 2012 (GS 31, 603) einen Projektierungskredit von insgesamt 33,5 Millionen Franken bewilligt hat.

Aufgrund des Entlastungsprogramms 2015–2018 hat der Regierungsrat im November 2015 beschlossen, auf das neue Verwaltungszentrum 3 (VZ 3) sowie das Wohngebäude auf dem Bau-

feld Nord zu verzichten. Vom ursprünglichen Projekt Fokus sollen lediglich der Neubau HSP ZVB und der Neubau RDZ/Verwaltung weiterverfolgt werden.

2.2. Eigentümerschaft ZVB

Die ZVB ist eine Aktiengesellschaft mit Beteiligungen des Kantons Zug (68 Prozent), der Einwohnergemeinden des Kantons Zug (29 Prozent) sowie privaten Aktionärinnen und Aktionären (3 Prozent). Gemäss Kantonsratsbeschluss betreffend Beteiligung des Kantons und der Gemeinden am Aktienkapital der ZVB (BGS 751.315) vom 31. Mai 1990 (Stand 5. Februar 2011) haben die Gemeinden ihre Beteiligungen am Aktienkapital der ZVB bei einer geplanten Veräusserung zuerst dem Kanton zum Erwerb anzubieten. Der Erwerb würde zum Nominalwert erfolgen. Der Verwaltungsrat der ZVB besteht aus sechs Mitgliedern, wovon vier vom Kanton, eines von den Gemeinden und eines von den restlichen Aktionären ernannt werden.

2.3. Handlungsbedarf der ZVB

2.3.1. Fehlende Entwicklungsmöglichkeiten

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben ist ein Ersatz der bestehenden Gebäude in gleicher Art und Weise ohne Änderung des gültigen Zonenplans der Stadt Zug nicht bewilligungsfähig. Aus den gleichen Gründen ist auch eine teilweise neubauähnliche Sanierung mit Anpassungen an den Gebäudehüllen (z.B. Anhebung des Gebäudedachs) und Gebäudevolumen nicht bewilligungsfähig. Die aktuelle bauliche Situation schränkt die ZVB bereits heute in ihrem Betrieb ein, namentlich durch ineffiziente Prozesse (beispielsweise aufgrund fehlender Fahrzeug-Dacharbeitsplätze), sodass bauliche Anpassungen dringend nötig sind.

2.3.2. Überalterte Gebäude

Die bestehenden Gebäude der ZVB sind teilweise über 60 Jahre alt. Sie sind zum Teil lediglich als Provisorien erstellt worden. Infolge des Alters und der schlechten Bausubstanz ist keines der bestehenden Gebäude erhaltenswürdig. Eine umfassende Sanierung ist aufgrund der fehlenden Nachhaltigkeit einer entsprechenden Investition nicht sinnvoll, sondern wäre nur gutes Geld in schlechte Gebäudesubstanz gesteckt. Ausserdem könnten keine betrieblichen Verbesserungen erzielt werden.

2.3.3. Technische Entwicklungen

Will die ZVB zukünftig Fahrzeuge mit alternativen Antriebskonzepten sowie höhere oder längere Fahrzeuge einsetzen, erfordert dies für eine effiziente Wartung entsprechend ausgerüstete und optimal angeordnete Werkstattarbeitsplätze. Die bestehende Werkstatt ist heute ein eigentliches Flickwerk, was eine effiziente und wirtschaftliche Fahrzeugwartung erschwert.

2.3.4. Wachstum

Die ZVB transportiert jedes Jahr mehr Fahrgäste. Seit der letzten baulichen Erweiterung am bestehenden Hauptstützpunkt im Jahr 1999 haben sich die Frequenzen nahezu verdoppelt (1999: 13,5 Millionen, 2016: 25,2 Millionen Personenfahrten). Mit den steigenden Fahrgastzahlen wuchs auch die Flotte der ZVB kontinuierlich. Entsprechend eng sind heute die Platzverhältnisse in der Werkstatt sowie bei der Garagierung. Das Bedürfnis nach Mobilität wird weiter zunehmen. Um diese steigende Nachfrage abzudecken, benötigt die ZVB einen Hauptstützpunkt mit ausreichender Kapazität.

2.4. Entscheid zugunsten des Areals An der Aa, Zug

Der Regierungsrat beschloss 2009, das Areal An der Aa, Zug, als Standort für eine zentralisierte kantonale Verwaltung festzusetzen und gemeinsam mit der ZVB Planungsarbeiten für eine Neubebauung des Areals An der Aa, Zug, zu starten. Der Kantonsrat folgte 2010 dem Vorschlag des Regierungsrats und setzte den Standort für die kantonale Verwaltung (nicht aber für einen Neubau HSP ZVB) mit Beschluss vom 1. April 2010 im Richtplan fest (GS 30, 111).

2.5. Areal An der Aa, Zug und Gaswerkareal, Zug

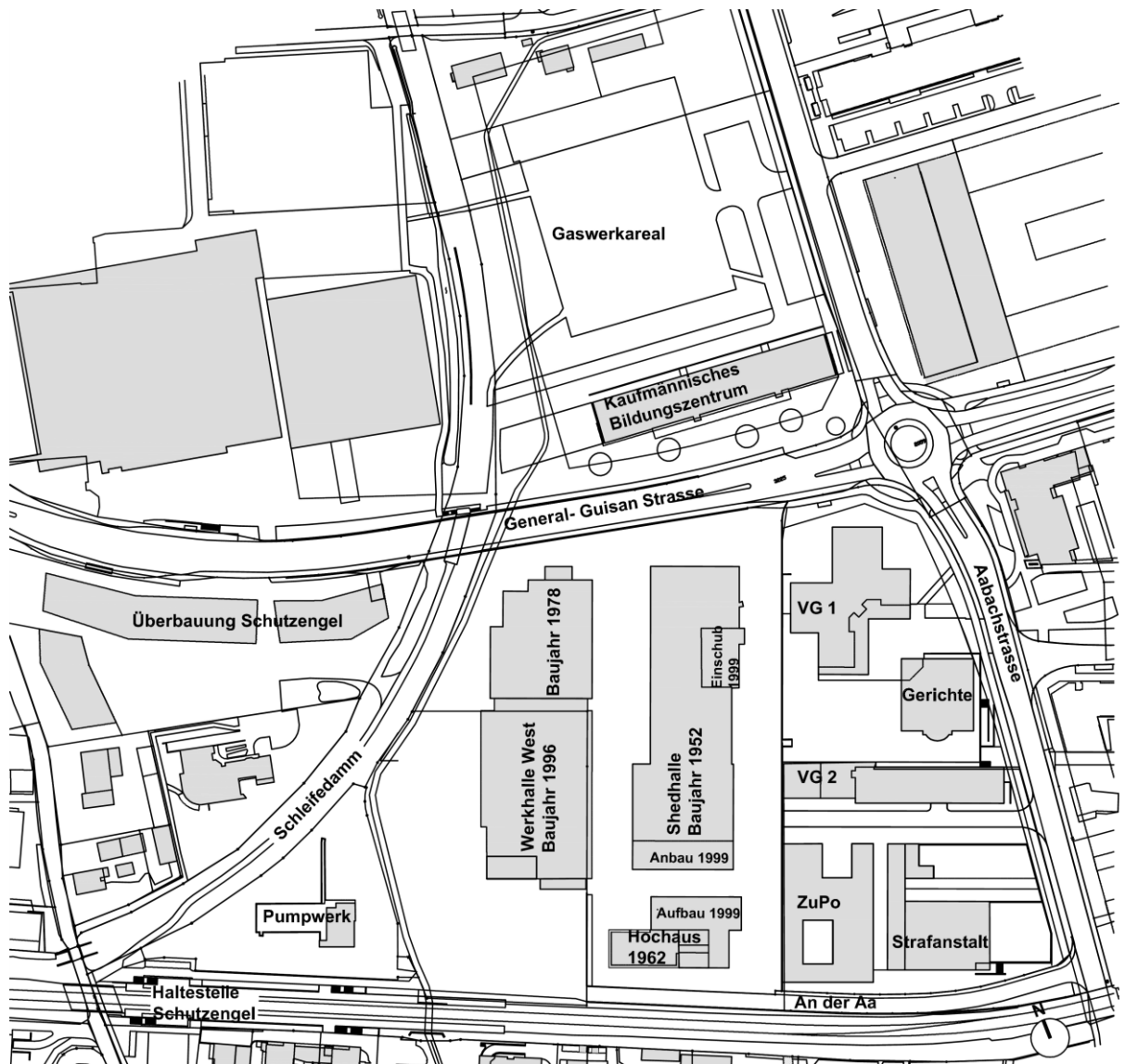


Abbildung 1: Aktuelle Situation

2.5.1. Lage des Areals

Das Areal An der Aa, Zug, befindet sich an zentraler Lage in der Stadt Zug. Im Norden wird das Areal durch die städtische Sammelstrasse General-Guisan-Strasse begrenzt. Im Osten befinden sich die Bauten der kantonalen Verwaltung (VG 1, VG 2, Polizeigebäude, Strafanstalt), und der Gerichte. Südlich des Areals liegt die SBB-Bahnlinie Zug-Luzern. Durch die Stadtbahn-Haltestelle Schutzensel wird das Areal im Südwesten an das regionale Schienennetz angebunden. Im Westen begrenzen der alte Schleifedamm und das GVRZ-Pumpwerk das Areal.

2.5.2. Aktueller Zonenplan und Handlungsbedarf



Abbildung 2: Aktueller Zonenplan

- Wohn- und Arbeitszone 4 (WA4)
- Zone des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen (OeIB)
- Abweichende Empfindlichkeitsstufe, III anstelle II
- § 8 BO Quartierfreiräume

Das Areal An der Aa, Zug, liegt gemäss rechtskräftigem Zonenplan der Stadt Zug vom 22. Juni 2010 teilweise in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeIB) sowie in der viergeschossigen Wohn- und Arbeitszone (WA4) mit überlagernden Nutzungen, Quartierfreiräumen und abweichender Lärmempfindlichkeitsstufe. Der Richtplan sieht für das Areal verdichtetes Bauen (Gebiet für Verdichtung I) sowie hohe Ansprüche an die städtebauliche Qualität (Zentrumsgebiet) vor. Für Neubauvorhaben auf dem Areal besteht die Pflicht zur Erstellung eines Bebauungsplans.

2.5.3. Richtplan

Gemäss Art. 8 Abs. 2 Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan. Die Planung sowie der Bau und Betrieb eines überkommunalen Busdepots in der Grösse des geplanten Neubaus HSP ZVB stellen eine raumwirksame Tätigkeit dar. Die räumliche Abstimmung hat deshalb in der kantonalen Richtplanung zu erfolgen und die Lage des Neubaus HSP

ZVB ist im Richtplan festzusetzen. Dazu wurde eine entsprechende Kantonsratsvorlage erarbeitet, die parallel zum vorliegenden Bericht und Antrag im Kantonsrat behandelt werden muss.

Die Vorlage zur Anpassung des Richtplans sowie die vorliegende Kantonsratsvorlage werden vom Regierungsrat gleichzeitig, jedoch mit separaten Beschlüssen zuhanden des Kantonsrats verabschiedet. Im optimalen Fall behandelt der Kantonsrat beide Vorlagen gleichzeitig, wobei die Richtplananpassung vor der Finanzierung der Neubauprojekte auf dem Areal An der Aa, Zug, zu beschliessen ist. Sollte der Kantonsrat die Festsetzung des Neubaus HSP ZVB ablehnen, kann er den Antrag auf Finanzierung nicht beschliessen, da die übergeordnete räumliche Abstimmung für dieses Neubauprojekt mit grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt fehlen würde (Art. 8 Abs. 2 RPG).

Mit dem Richtplaneintrag wird die heute für die ZVB ungünstige raumplanerische Situation verbessert. Stimmt der Kantonsrat sowohl der Richtplananpassung als auch der Finanzierung zu, werden die nächsten Schritte (Zonenplanänderung und Bebauungsplan) gemeinsam mit der Stadt Zug an die Hand genommen.

2.5.4. Zonenplanänderung und Bebauungsplan

Vor der Baueingabe des Projekts bedarf es einer Zonenplanänderung und eines Bebauungsplans. Die Verfahren für die Zonenplanänderung und für den Erlass des Bebauungsplans werden zeitgleich und koordiniert erfolgen. Nach deren Beschluss durch die Stadt Zug und der kantonalen Genehmigung kann mit der Baueingabe das Bewilligungsverfahren gestartet werden.

2.5.5. Eigentumsverhältnisse



Abbildung 3: Eigentumsverhältnisse

2.6. Vertiefte Machbarkeitsstudie 2010

Dem Auftrag des Kantonsrats folgend und gestützt auf das Szenario «Konzentration an einem Standort» gemäss Richtplanfestsetzung startete der Regierungsrat im Dezember 2010 eine vertiefte Machbarkeitsstudie sowie eine Raumbedarfsstudie der ZVB. Das Planerteam legte an diversen Workshops im ersten Quartal 2011 ein schrittweise verfeinertes Baukonzept vor.

2.7. Projektierungskredit 2012

Der Kantonsrat hat am 3. Mai 2012 den Standortentscheid bestätigt und den Projektierungskredit für die Planung von Neubauten für die Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug und die ZVB auf dem Areal An der Aa, Zug, im Umfang von 33,5 Millionen Franken inkl. MWST (Preisstand: Zürcher Baukostenindex: 1. April 2010) bewilligt (GS 31, 603).

Gemäss Auftrag der vorberatenden kantonsrätlichen Kommissionen (Kommission für Hochbauten und Staatswirtschaftskommission) sollen im Rahmen der Baukreditvorlagen Etablierungs- sowie Sparmöglichkeiten aufgezeigt werden.

2.8. Wettbewerbsverfahren 2012

Dem Projektierungsauftrag des Kantonsrats folgend wurde Ende November 2012 je ein Wettbewerbsverfahren für die Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug und den Neubau HSP ZVB öffentlich ausgeschrieben. Ende 2013 wählte das Preisgericht zwei Generalplanerteams aus, welche mit den Projektierungsarbeiten beauftragt wurden. Nach dem Zuschlag des Regierungsrats vom 21. Januar 2014 haben beide Generalplanerteams im Februar 2014 mit den Planungsarbeiten für die Vorprojekte begonnen.

2.9. Vorprojekte 2015

Nach Abschluss der Vorprojekte im März 2015 lag die Kostenschätzung für das gesamte Projekt Fokus (HSP ZVB, Mittelbau, VZ 3 sowie Wohngebäude) rund 10 Millionen Franken über der im Projektierungskredit angegebenen Grobkostenschätzung von 455 Millionen Franken vor. Ausgelöst durch die hohe Kostenschätzung und die Aufträge der kantonsrätlichen Kommissionen stellte der Lenkungsausschuss – bestehend aus drei Regierungsräten und zwei Verwaltungsräten der ZVB – die Genehmigung der Vorprojekte zurück und ordnete die Prüfung von Sparmassnahmen an.

Von März bis Oktober 2015 wurden detaillierte Sparmassnahmen inklusive Reduktionen der Gebäudevolumen und der Qualitätsstandards erarbeitet. Der Lenkungsausschuss genehmigte im Oktober 2015 die geprüften Projektänderungen und Sparmassnahmen. Er erteilte gleichzeitig den Auftrag, die Vorprojekte entsprechend zu überarbeiten (vgl. Ziffer 2.12 Überarbeitung der Vorprojekte 2016).

2.10. Gründe für die Reduktion des Projekts

Im Rahmen des Entlastungsprogramms 2015–2018 beschloss der Regierungsrat im November 2015 einen Stellenstopp und die Reduktion des Stellenetats. Er legte fest, dass die Verwaltung inskünftig mit weniger Mitarbeitenden auskommen muss, was direkten Einfluss auf den Büroflächenbedarf hatte. Zusätzlich hat der Regierungsrat im Rahmen des Entlastungsprogramms beschlossen, das Projekt Fokus zu reduzieren und auf das neue VZ 3 und das Wohngebäude zu verzichten. Die weitere Planung sollte lediglich noch den Neubau HSP ZVB und den Neubau RDZ/Verwaltung umfassen.

2.11. Interpellation Kantonsrat Andreas Hausheer

Mit Interpellation vom 10. August 2015 (Vorlage Nr. 2540.1-14995) stellte Kantonsrat Andreas Hausheer Fragen zum weiteren Vorgehen im Projekt Fokus aufgrund des Entlastungsprogramms.

Im Rahmen der Interpellationsantwort legte der Regierungsrat dar, dass er möglichst bald eine grundsätzliche Klärung durch den Kantonsrat anstrebe, ob und in welcher Form die Projekte Neubau HSP ZVB und Neubau RDZ/Verwaltung weiter verfolgt werden sollten. Aus diesem Grund werde der Regierungsrat dem Kantonsrat auf Basis der überarbeiteten Vorprojekte eine entsprechende Vorlage unterbreiten. Nach einer positiven Entscheidung könnten das Bauprojekt und das Baubewilligungsverfahren aus dem bereits genehmigten Planungskredit weiterverfolgt und anschliessend die Bauarbeiten über die vom Kantonsrat genehmigte Finanzierung abgewickelt werden.

Der Kantonsrat nahm die Antwort des Regierungsrats (Vorlage Nr. 2540.2-15074) am 25. Februar 2016 zur Kenntnis.

2.12. Überarbeitung der Vorprojekte 2016

Der Beschluss des Regierungsrats im Zusammenhang mit dem Entlastungsprogramm 2015–2018 hatte eine Überarbeitung der Vorprojekte ohne VZ 3 und ohne Wohngebäude sowie die Einplanung der aufgezeigten Sparmassnahmen bis Februar 2016 zur Folge. Mit der Genehmigung der Überarbeitung der Vorprojekte durch den Lenkungsausschuss im April 2016 konnte die Vorprojektphase abgeschlossen werden.

Die überarbeiteten Vorprojekte bilden die Basis für den Investitionsbeitrag des Kantons an den Neubau HSP ZVB sowie den Objektkredit für den Mieterausbau Neubau RDZ/Verwaltung.

3. Gesamtprojekt

3.1. Bebauungskonzept

Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die Bebauung des Areals An der Aa, Zug, von 2011 hat gezeigt, dass die unterschiedlichen Nutzungen sinnvollerweise räumlich getrennt angeordnet werden. Eine Entflechtung der Nutzungen bringt betriebliche Vorteile und erlaubt, den jeweiligen Anforderungen entsprechend und etappiert zu bauen. Für die verschiedenen Nutzungen gelten unterschiedliche Randbedingungen. Aus diesen Gründen wurde das Areal An der Aa, Zug, in drei Baufelder aufgeteilt: Im Süden der Neubau HSP ZVB, in der Mitte der Neubau RDZ/Verwaltung und anschliessend das Baufeld Nord, auf dem das VZ 3 sowie das Wohngebäude vorgesehen waren. Der Neubau RDZ/Verwaltung wirkt als räumliche Trennung zwischen dem Neubau HSP ZVB und dem Baufeld Nord.

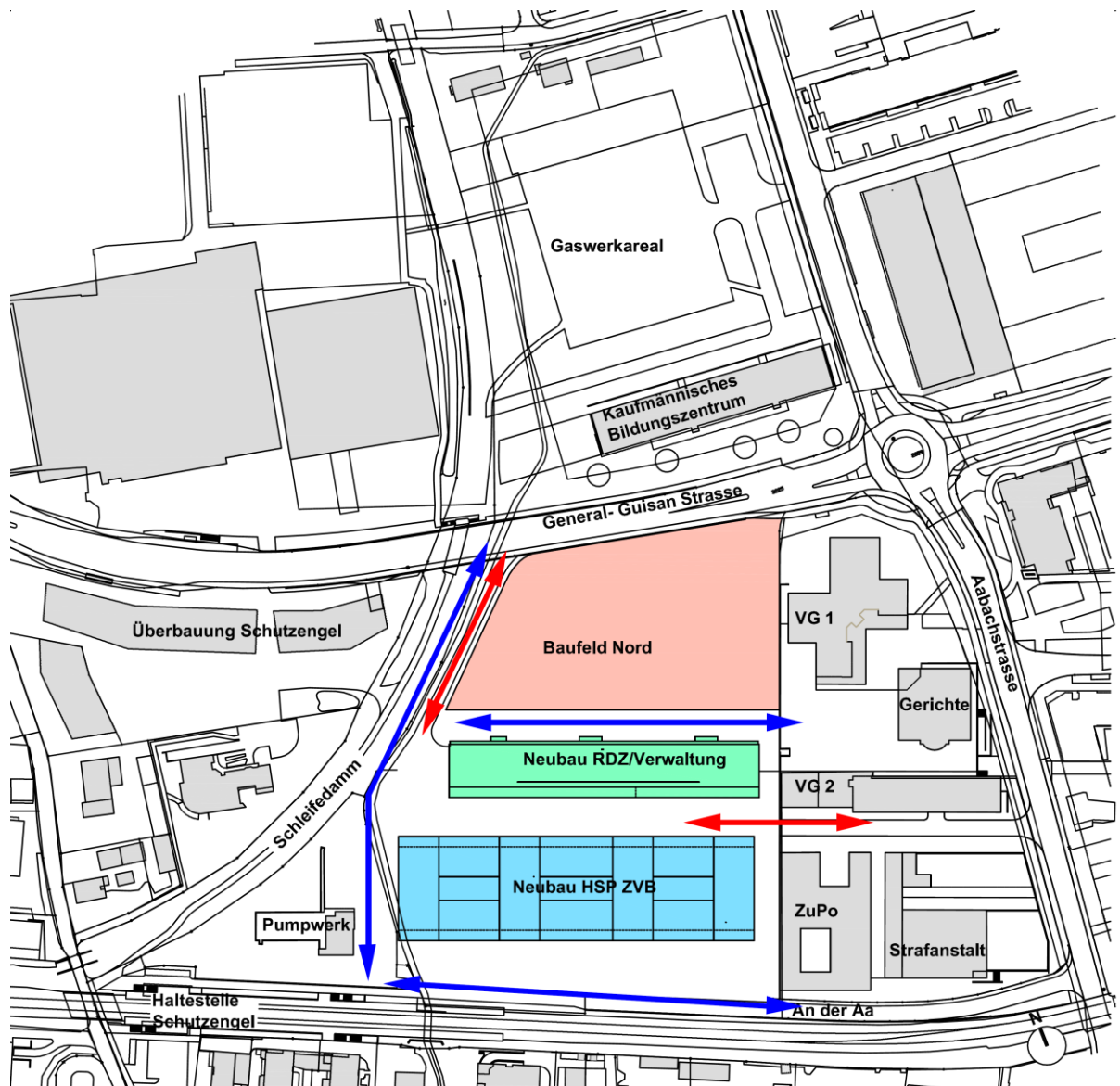


Abbildung 4: Bebauungskonzept und Erschliessung (rot: Bus/RDZ, blau: Langsamverkehr)

Das mit dem Verzicht auf das VZ 3 und das Wohngebäude freiwerdende Baufeld Nord soll für die langfristige, weitere Entwicklung des öV über das ZVB-Eigentum gesichert werden. Vorgeesehen ist eine zwischenzeitliche Nutzung der attraktiven Fläche durch einen Investor im Bau-recht.

Für die ZVB bedeutet dieses Bebauungskonzept, dass die heutige ebenerdige Abstellung von Fahrzeugen in eine unterirdische Garagierung verlegt werden muss. Eine oberirdische Gara-gierung würde eine grossflächige Beanspruchung des Areals bedeuten, was dessen qualitäts-volle Nutzung behindern würde und aus raumplanerischen und städtebaulichen Gründen ge-mäss Abklärungen bei der Stadt Zug nicht bewilligungsfähig ist. Auch könnte die im Richtplan geforderte Verdichtung nicht stattfinden. Eine oberirdische Garagierung würde zudem das Frei-spielen des Baufelds Nord und die damit verbundene Entwicklung des Areals verhindern.

3.2. Städtebauliches Konzept

Die Projekte für den Neubau HSP ZVB und den Neubau RDZ/Verwaltung überzeugen durch die kompakte städtebauliche Setzung und die zurückhaltende Höhenentwicklung der Volumina, welche unter 25 Meter bleiben. Diese Massnahme trägt zur Klärung des Stadtgefüges gegen-über den benachbarten Gebäuden bei. Die Neubauten nehmen auf die umliegenden Gebäude Bezug und integrieren sich gut in die Umgebung. Innerhalb des Areals An der Aa, Zug, findet eine differenzierte Höhenentwicklung vom Bahndamm im Süden bis zur General-Guisan-Strasse im Norden statt, die vielfältige Blickbezüge ermöglicht.

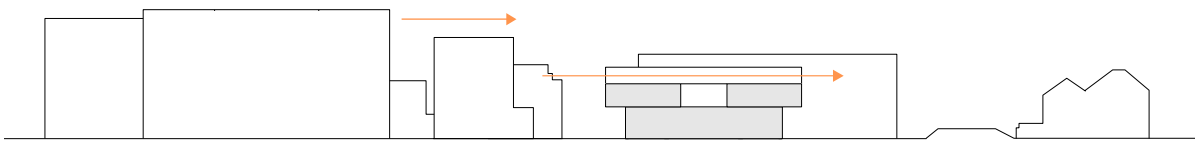


Abbildung 5: Höhenentwicklung, städtebauliche Einbettung und Blickbezüge

Die beiden Neubauten HSP ZVB und RDZ/Verwaltung liegen parallel zum Seeufer und zur Ge-neral-Guisan-Strasse. Sie wirken beruhigend auf die bewegte Stadtsilhouette und schaffen ei-ne feine Abstufung zur lockeren Bebauung entlang des Seeufers.

Heute wird das Areal An der Aa, Zug, ausschliesslich durch den Hauptstützpunkt der ZVB be-legt. Die Nutzungen sind horizontal über das Grundstück verteilt. Durch die neue vertikale An-ordnung der Nutzungen kann der Stützpunkt flächenmässig konzentriert werden. Der Grund-stücksbedarf verringert sich dadurch um bis zu 50 Prozent. Damit wird ein wesentlicher Anteil des Areals An der Aa, Zug, für zusätzliche Nutzungen freigespielt.

3.3. Vernetzung der Stadtquartiere und Langsamverkehr

In den Rechtsgrundlagen der Stadt Zug ist von dichten und urbanen Stadtquartieren mit einem Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Parks und Plätzen die Rede. Im Entwicklungs-konzept und im kommunalen Richtplan sind das Hauptwegnetz Langsamverkehr mit den wich-tigen Verknüpfungen Ost–West und Nord–Süd festgehalten. Mit Ausnahme der Radwegverbin-dung entlang der Gleise (kommunale Radstrecke gemäss Richtplan Verkehr, öV- Langsamverkehr der Stadt Zug vom 22. Juni 2010), die – aufgrund der knappen Platzverhält-nisse auf Höhe der Strafanstalt nach Realisierung des geplanten 3. Gleises – entfällt, sind mit dem vorliegenden Projekt diese Verknüpfungen gesichert und die Vernetzungen mit den umlie-genden Bebauungen sowie der Stadtbahnhaltestelle Schutzengel liegen in der geforderten Qualität vor (Abbildung 4, blaue Pfeile). Die abschliessende Dimensionierung des Wegnetzes erfolgt im Rahmen der Festsetzung des Bebauungsplans.

3.4. Verkehrskonzept

Ausgehend von der durch die Stadt Zug geplanten Anhebung der General-Guisan-Strasse kann das Areal An der Aa, Zug, über einen neuen Vollanschluss im Nordwesten erschlossen werden. Die Haupterschliessung des Neubaus HSP ZVB erfolgt über diesen Anschluss. Das Ein- und Ausfahren via Aabachstrasse ist ebenfalls möglich. Die Haupterschliessung des RDZ erfolgt über diese Achse (Abbildung 4, rote Pfeile).

Zur Vermeidung von Verkehrskonflikten auf dem Areal An der Aa zwischen ZVB, RDZ und Langsamverkehr werden akustische und visuelle Signale eingesetzt. Zudem wird die Lichtsignalanlage an der Aabachstrasse, wie bereits heute, mit der Ausfahrt der RDZ-Fahrzeuge gekoppelt.

3.5. Freiraumkonzept

Durch das Freiraumkonzept wird das Areal an das städtische Fusswegnetz angebunden. Der Schleifedamm und die Aabachstrasse werden mit einem Fussweg verbunden. Über den Schleifedamm kann die Stadtbahn-Haltestelle Schutzengel erreicht werden. Eine weitere Fussgänger Verbindung ist vom Norden über die neue Zufahrtsstrasse bis zur Stadtbahn-Haltestelle Schutzengel vorgesehen. Der Fussweg entlang der Bahnstrecke Zug–Luzern im Süden bleibt bestehen.

Der Siehbach wird heute in einem Entlastungskanal geführt. Die Öffnung des Siehbachs wurde 2004 in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Dieser Vorgabe muss mit dem vorliegenden Projekt Rechnung getragen werden. Entsprechend dem Freiraumkonzept wird der Bach soweit wie möglich offen geführt. Der Bach mündet für die Unterquerung der SBB-Gleise in den bestehenden Entlastungskanal.

3.6. Neubau HSP ZVB

Der Neubau HSP ZVB besteht aus zwei Untergeschossen mit Abstellbahnen für die Garagierung der Fahrzeuge und Nebenräumen für Haustechnik und Lager. Im Erdgeschoss befindet sich die Werkstatt und in den zwei Obergeschossen die Büro-, Schulungs- und Sozialräume, die Garderoben sowie eine strategische Flächenreserve. Die Obergeschosse sind als Stapelung einzelner Gebäudetrakte ausgebildet. Durch diese Gliederung können die Flächen in den Obergeschossen so angeordnet werden, dass eine gute Belichtung der Büro- und Werkstatt Räume erreicht wird. Aufgrund der gewählten Konstruktionsweise (optimierter Stützenraster mit grossen Spannweiten) kann das Gebäude flexibel auf sich ändernde Bedürfnisse – auch hinsichtlich Mobilitätsformen – reagieren. Der Infrastrukturbau erhält eine zweckmässige Erscheinung und geht auf die unterschiedlichen Massstäbe in der baulichen Umgebung angemessen ein (Beilage 1: Projektdokumentation Neubau HSP ZVB).

Für ein Transportunternehmen in der Grösse der ZVB macht es betriebswirtschaftlich Sinn, einen möglichst zentralen Hauptstützpunkt mit grossen Einstellkapazitäten für die Garagierung der Linienfahrzeuge und genügend Werkstattkapazitäten für Unterhalt und Wartung der Fahrzeuge zu betreiben. Heute garagiert die ZVB an ihrem Hauptstützpunkt rund 115 Fahrzeuge (Linienbusse sowie Fahrzeuge für Unterhalt, Werkstattbetrieb, Sonderfahrten, Schulbusse etc.). Die beim Neubau HSP ZVB vorgesehene Einstellkapazität von 130 Fahrzeugen ergibt eine moderate Reserve, um dem prognostizierten Ausbau der Mobilität und damit auch des öffentlichen Verkehrs (vgl. Ziffer 5.1) Rechnung zu tragen. Mit dem möglichen Ausbau der bestehenden dezentralen Unterstützpunkte bleibt die ZVB zudem flexibel genug, um auf peripheres Wachstum zu reagieren.

3.7. Neubau RDZ/Verwaltung

3.7.1. Projektbeschreibung

Der Neubau RDZ/Verwaltung orientiert sich in seiner Höhenentwicklung und Grösse am Massstab der unmittelbaren Umgebung. Das Gebäude schafft zusammen mit dem Neubau HSP ZVB eine leichte Abstufung gegen den See hin. Trotz der verdichteten Bauweise kann mit dem klaren, einfachen Baukörper eine gute städtebauliche Situation erreicht werden.

Der Neubau gliedert sich in ein vorgelagertes, zweigeschossiges Sockelgeschoss mit der Fahrzeughalle des RDZ und seinen Nebenräumen. Das Sockelgeschoss unterstreicht die Linearität des Gebäudes und schliesst das Areal des Neubaus HSP ZVB gegen Norden ab. In den Obergeschossen befinden sich Büronutzungen. Die Flexibilität in den Bürogeschossen wird durch ein optimiertes statisches Raster gewährleistet, das verschiedene Büroformen ermöglicht (Beilage 2: Projektdokumentation Neubau RDZ/Verwaltung).

Um auf teure, externe Provisorien für den RDZ und die Verwaltung der ZVB zu verzichten, wird in der ersten Bauphase der Neubau RDZ/Verwaltung erstellt und dient für die weiteren Bauphasen als Provisorium für die Verwaltung sowohl der ZVB als auch des Kantons. Der RDZ, der heute im ZVB-Hochhaus eingemietet ist, kann nach Fertigstellung definitiv den Neubau RDZ/Verwaltung beziehen.

3.7.2. Rettungsdienst (RDZ)

Im Neubau RDZ/Verwaltung ist die Fahrzeughalle mit Nebenräumen (Materiallager, Retablierung, Rapportraum) im Erdgeschoss angeordnet. Damit kann ein rascher, reibungsloser Einsatz gewährleistet werden. Im 1. Obergeschoss befinden sich die Garderoben und Ruheräume des RDZ mit direkter Verbindung zum Erdgeschoss mittels Treppe und Sprungschachanlage. Die Büros des RDZ im 2. Obergeschoss sind ebenfalls mittels Treppe und Sprungschachanlage mit dem Erdgeschoss verbunden.

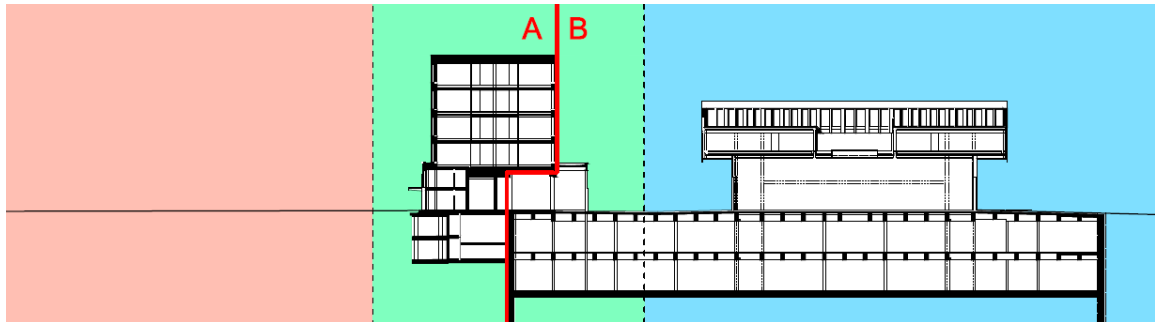
3.7.3. Bürogeschosse

Neben den Räumen für den RDZ können mit dem Neubau RDZ/Verwaltung drei weitere Bürogeschosse mit rund 250 Arbeitsplätzen erstellt werden.

Die strategische Büroraumplanung hat gezeigt, dass es für den Kanton wirtschaftlich ist, diese Büroflächen selbst zu nutzen. Weiter können Synergieeffekte in der kantonalen Verwaltung geschaffen werden, da ein wesentlicher Teil aller Arbeitsplätze im Gebiet An der Aa konzentriert werden kann.

3.7.4. Zusammenhang Neubau HSP ZVB und Neubau RDZ/Verwaltung

Der Neubau RDZ/Verwaltung (A) und der Neubau HSP ZVB (B) sind – wie die nachstehende Abbildung zeigt – eng miteinander verknüpft und weisen Synergien auf.



3. Bauphase (Baufeld Nord)
Abbruch bestehende Gebäude

1. Bauphase
Neubau RDZ/Verwaltung

2. Bauphase
Neubau HSP ZVB

Abbildung 6: Querschnitt Neubau RDZ/Verwaltung (A) und Neubau HSP ZVB (B)

Die Ein- und Ausfahrtsrampen für die Untergeschosse des HSP ZVB sind im Neubau RDZ/Verwaltung integriert, was eine kompakte und ökonomische Lösung ermöglicht. Weiter ist für beide Gebäude eine gemeinsame Energiezentrale im Neubau RDZ/Verwaltung geplant. Bei einem Verzicht auf Realisierung des Neubaus RDZ/Verwaltung oder bei einer zeitlichen Verschiebung müsste die Energiezentrale im Neubau HSP ZVB erstellt werden. Dies würde zusätzliche Räume und höhere Kosten für den Neubau HSP ZVB bedingen. Zudem wäre für die Einhausung der Ein- und Ausfahrtsrampen für die ZVB-Busse eine neue Lösung zu suchen, welche eine wesentliche Einschränkung für die weitere Entwicklung des Areals darstellen würde und eine städtebaulich schwierige Ausgangslage wäre. Für den RDZ müsste ein neuer Standort gesucht werden, was eine neue Planung mit offenem Ausgang zur Folge hätte. Die durch die Nutzung der ZVB-Infrastrukturen vor Ort bestehenden Synergien bei der Wartung und der Betankung der RDZ-Fahrzeuge würden wegfallen und die Betriebskosten für den RDZ würden steigen.

Der Neubau RDZ/Verwaltung könnte in der geplanten Form später kaum mehr erstellt werden, da der Neubau unter laufendem Betrieb der ZVB erfolgen müsste. Dies wäre aufwändig und teuer. Da aufgrund der Neuplanung für einen externen RDZ nicht davon ausgegangen werden kann, dass dieser bereits bei Baubeginn des Neubaus HSP ZVB bereit stehen würde, müssten zusätzlich teure Provisorien für den RDZ erstellt werden.

3.8. Strategische Büroraumplanung der kantonalen Verwaltung und Flächenreserve im Neubau HSP ZVB

Die ZVB wird – wie sie das bereits heute tut – auch im Neubau HSP ZVB eine strategische Flächenreserve bereithalten und bis zum Eigengebrauch ganz oder teilweise vermieten. Die ZVB kann damit auf effiziente Art einen möglichen späteren Mehrbedarf an Fläche decken. Die geplante Flächenreserve entspricht in etwa jener im bestehenden ZVB-Hochhaus, welche die kantonale Verwaltung heute mietet. Die strategische Büroraumplanung der kantonalen Verwaltung schlägt unter anderem vor, die geplante Flächenreserve im Neubau HSP ZVB solange wie nötig und möglich wiederum durch den Kanton zu nutzen.

Im Rahmen der strategischen Büroraumplanung für die kantonale Verwaltung wurde aufgezeigt, dass verschiedene Aussenliegenschaften frei gegeben werden könnten, was gegenüber

heute eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bedeuten würde. Konkret können mit dem Neubau RDZ/Verwaltung verschiedene Mietliegenschaften aufgegeben und ein Ersatz für die Artherstrasse 25, Zug (provisorische Büros im ehemaligen Personalhaus), bereitgestellt werden. Dadurch können Einsparungen von rund 600'000 Franken pro Jahr erzielt werden, weiter sind Effizienzgewinne durch die Konzentration der Arbeitsplätze auf dem Areal An der Aa möglich.

Die strategische Büroraumplanung für die kantonale Verwaltung soll nach dem politischen Entscheid betreffend Projekt «Regierung und Verwaltung 2019» aktualisiert werden. Im Rahmen dieser Aktualisierung werden die definitiven Standorte der kantonalen Verwaltung festgelegt. Sollte sich dannzumal zeigen, dass die Flächenreserve der ZVB nicht oder nur teilweise durch den Kanton genutzt wird, vermietet die ZVB die Flächen anderweitig.

4. Eigentumskonzept und Landgeschäfte

4.1. Erwerb Grundstück Nr. 216 durch den Kanton Zug

Im Hinblick auf das Projekt Fokus haben der Kanton und die Stadt Zug am 17. August 2011 einen Vorvertrag zu einem Tauschvertrag abgeschlossen.

Der Vertrag sieht vor, dass die Stadt Zug ihr Grundstück Nr. 216 (in der folgenden Planskizze gelb dargestellt) auf dem Areal An der Aa an den Kanton veräussert. Im Gegenzug überträgt der Kanton ab dem ehemaligen Gaswerkareal, Zug, das Grundstück Nr. 4709 sowie einen Teil des Grundstücks Nr. 286 (in der Planskizze blau dargestellt) an die Stadt Zug.

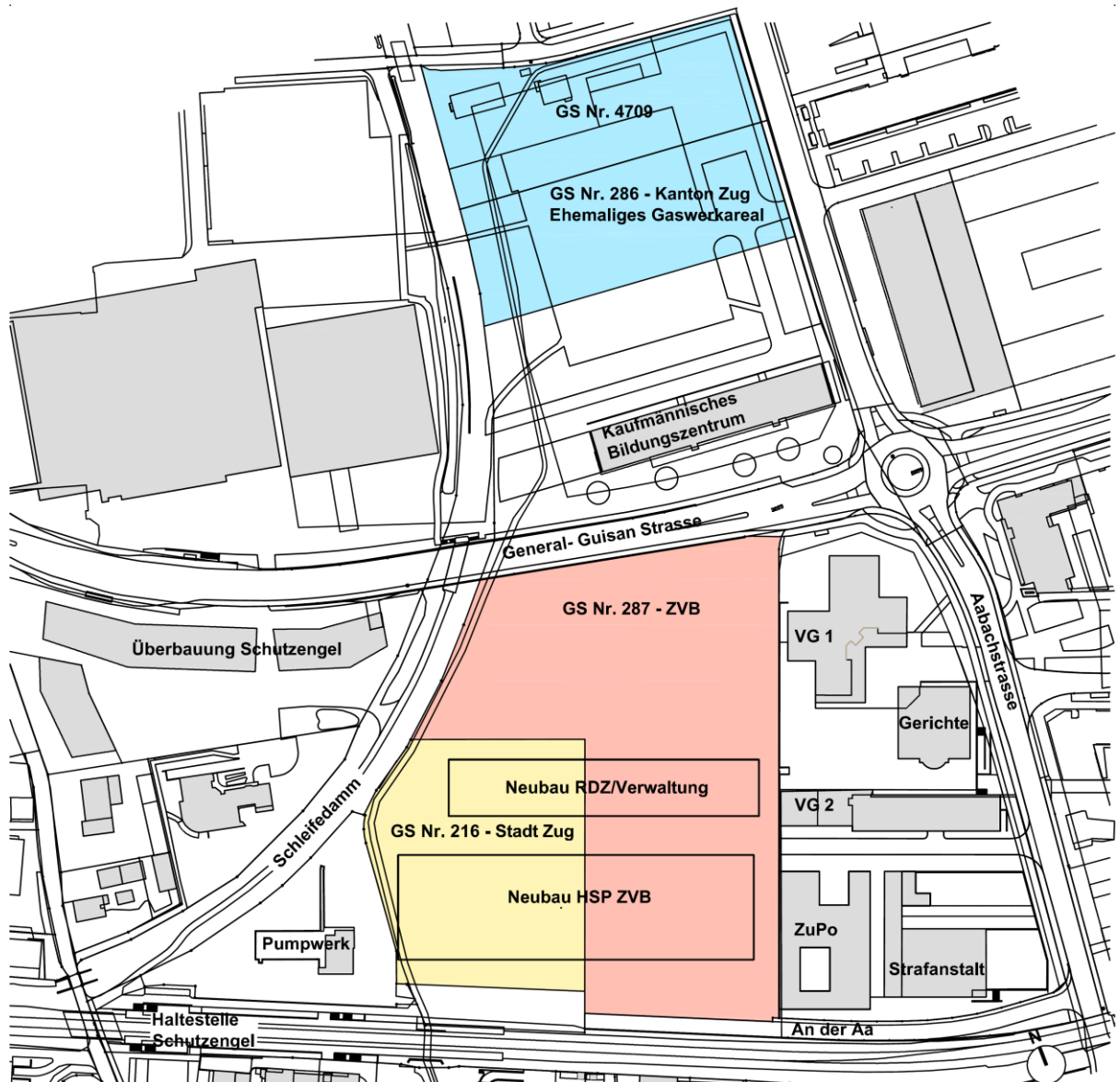


Abbildung 7: Der Kanton tauscht mit der Stadt Zug die blaue Landfläche gegen das Grundstück Nr. 216 (gelb)

Unter Beizug eines externen Experten haben sich der Kanton und die Stadt Zug seinerzeit auf folgende Werte und Abwicklung des Tauschs geeinigt:

4.1.1. Die Stadt Zug überträgt auf den Kanton

a.	Grundstück Nr. 216 (Zone WA4)				
	umfassend:				
	7'869 m ²	à	Fr. 2'790.–/m ²	(gerundet)	Fr. 21'955'500.–
	Total				Fr. 21'955'500.–

4.1.2. Der Kanton überträgt auf die Stadt Zug

b.	Grundstück Nr. 4709 (Zone OelB)				
	umfassend:				
	3-Familienhaus, 6-Familienhaus, Garagentrakt				Fr. 2'945'500.–
	5'924 m ²	à	Fr. 2'050.–/m ²		Fr. 12'144'200.–
c.	Teilgrundstück ab Nr. 286 (Zone OelB)				
	umfassend:				
	6'276 m ²	à	Fr. 2'050.–/m ²		<u>Fr. 12'865'800.–</u>
	Total				Fr. 27'955'500.–

Zur Abgeltung des Immobilien-Mehrwerts von 6 Millionen Franken, welchen der Kanton an die Stadt Zug abtritt, leistet die Stadt Zug an den Kanton eine Ausgleichszahlung in dieser Höhe.

Die Parteien haben sich zudem verpflichtet, die Kosten für die Beseitigung von Altlasten auf den Grundstücken, welche sie veräussern, jeweils selbst zu übernehmen. Die Sanierungskosten für die oben erwähnten Flächen, welche der Kanton ab dem ehemaligen Gaswerkareal, Zug, auf die Stadt Zug überträgt, belaufen sich auf rund 12,75 Millionen Franken. Diese Kosten werden zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich bei der Überbauung dieser Bodenfläche durch die Stadt Zug, anfallen. Da noch nicht festgelegt ist, wann die Sanierung vorgenommen wird, ist eine Rückstellung über 12,75 Millionen Franken zu bilden und in der Bilanz des Kantons auszuweisen.

Die vom Kanton auf die Stadt Zug übertragenen Grundstückflächen werden während der Bauphase teilweise für die provisorische Einstellung der ZVB-Busse benötigt. Die Stadt Zug kann deshalb erst nach Fertigstellung der beiden Neubauten HSP ZVB und RDZ/Verwaltung über die gesamte Fläche frei verfügen.

4.2. Eigentumskonzept Areal An der Aa und Neubau RDZ/Verwaltung

Nachdem der Regierungsrat im Rahmen des Entlastungsprogramms darauf verzichtet hat, das VZ 3 sowie das Wohngebäude zu realisieren, verbleiben vom ursprünglichen Projekt Fokus lediglich der Neubau des HSP ZVB sowie der Neubau RDZ/Verwaltung. Das mögliche Wohn- und Geschäftsgebäude, auf dem im Eigentum der ZVB stehenden Baufeld Nord, hat die ZVB in ihre Finanzierungsberechnungen für den Neubau HSP ZVB als Ertragsquelle miteinbezogen. Somit nimmt der Neubau RDZ/Verwaltung in der Gesamtschau auf dem die Grundstücke Nrn. 287 und 216 umfassenden Areal An der Aa eine sekundäre Bedeutung ein.

Wie die nachfolgende Planskizze aufzeigt, werden der Neubau HSP ZVB wie auch der Neubau RDZ/Verwaltung je zum Teil auf den heutigen Grundstücken Nrn. 287 der ZVB und 216 der Stadt Zug erstellt. Zur Vereinfachung der rechtlichen und wirtschaftlichen Situation ist vorgesehen, dass der Kanton das Grundstück Nr. 216 von der Stadt Zug erwirbt und dieses in der Folge an die ZVB weiterveräussert. Damit soll letztlich der gesamte betroffene Baugrund im Alleineigentum der ZVB stehen. Dies rechtfertigt sich damit, dass sich im Gebäudekubus des Neubaus RDZ/Verwaltung die Abfahrt zur unterirdischen Buseinstellhalle der ZVB befindet.

Auch verschiedene technische Anlagen (insbesondere zur Bereitstellung von Wärme und Kälte), welche auch dem Betrieb des Neubaus HSP ZVB dienen, sind in diesem Gebäude untergebracht. Damit kommt der ZVB auch im Neubau RDZ/Verwaltung eine die Überbauung prägende Nutzung zu.

Die Veräusserung des Grundstücks Nr. 216 kommt für die Stadt Zug nur in Frage, wenn sie gleichzeitig Grundeigentum auf dem ehemaligen Gaswerkareal, Zug, erwerben kann. Deshalb hält die Stadt Zug am vorstehend erwähnten Tauschvertrag fest und schliesst einen Direktverkauf des Grundstücks Nr. 216 an die ZVB aus.

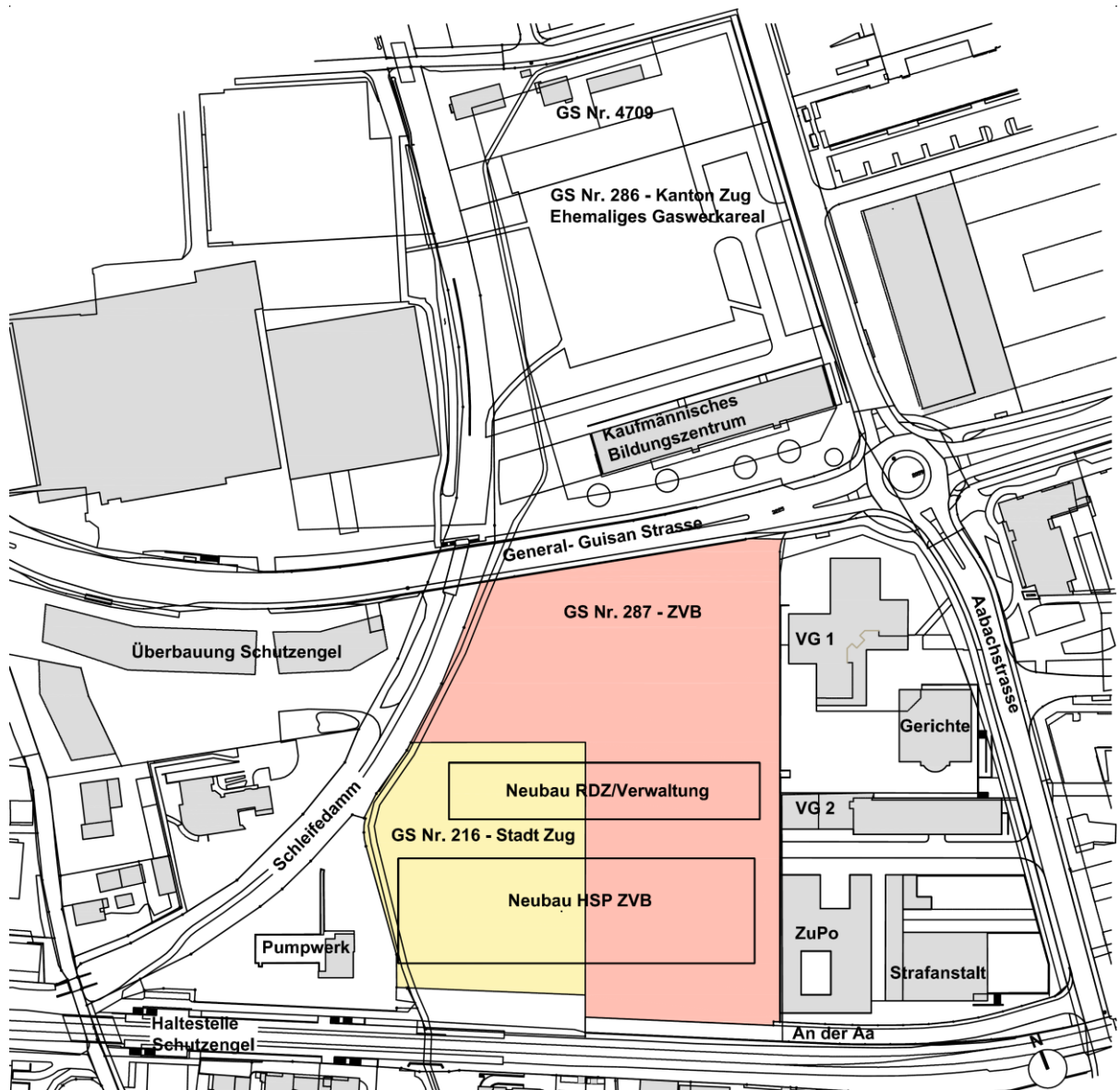


Abbildung 8: Sowohl das Grundstück Nr. 287 wie auch das Grundstück Nr. 216 sollen letztlich im Eigentum der ZVB stehen.

Im Zusammenhang mit der vorstehend erwähnten Eigentumszuweisung des Grundstücks Nr. 216 an die ZVB waren in Bezug auf das Grundeigentum und den Neubau RDZ/Verwaltung die erforderlichen Regelungen zu treffen. Die zu behandelnden Kernfragen dabei waren:

- Zu welchen Bedingungen veräussert der Kanton das Grundstück Nr. 216 an die ZVB?
- Welches ist die optimale Finanzierungsart für den Neubau RDZ/Verwaltung?

Diesbezüglich haben die Vertreter der Finanz-, der Volkswirtschafts- und der Baudirektion sowie der ZVB folgende vier Szenarien vertieft geprüft:

- Szenario 1 - Weiterverkauf GS 216 für Fr. 21'955'500.– an die ZVB;
 - Kanton erstellt Neubau RDZ/Verwaltung.
- Szenario 2 - Tausch GS 216 (Kanton) gegen Baufeld Nord (ZVB);
 - Kanton erstellt Neubau RDZ/Verwaltung.
- Szenario 3 - Tausch GS 216 (Kanton) gegen Baufeld Mitte (ZVB);
 - Kanton erstellt Neubau RDZ/Verwaltung.
- Szenario 4 - Weiterverkauf GS 216 für Fr. 21'955'500.– an die ZVB;
 - ZVB erstellt Neubau RDZ/Verwaltung.

Bei den Szenarien 1 – 3 hätte der Kanton den Neubau RDZ/Verwaltung selbst erstellt. Dafür wäre ein Objektkredit von 85,7 Millionen Franken erforderlich gewesen. Bei diesen drei Szenarien ist auch geprüft worden, ob es möglich und sinnvoll ist, dem Kanton zur eigentumsrechtlichen Sicherung seiner Investition für den Neubau RDZ/Verwaltung entweder ein Baurecht einzuräumen oder einen Teil des Areals An der Aa zu übertragen. Diese Prüfung hat ergeben, dass nach den gesetzlichen Bestimmungen bei einem Baurecht die eigentumsmäßige Sicherung nur zeitlich beschränkt erfolgen kann (Szenario 1). Die Übertragung des Baufelds Nord auf den Kanton hätte zu einer massiven Deckungslücke bei dem durch die ZVB finanzierten Teil für den Neubau HSP ZVB geführt, welche durch den Kanton hätte geschlossen werden müssen (Szenario 2). Beim Szenario 3 wäre eine auf den Grundriss des Neubaus RDZ/Verwaltung beschränkte Inselparzelle mitten im Areal An der Aa gebildet worden. Da zwischen dem Neubau HSP ZVB und dem Neubau RDZ/Verwaltung eine enge bauliche Verbindung besteht, hätte diese «künstliche» Parzelle wirtschaftlich gesehen kein Eigenleben entfalten können.

Beim Szenario 4 soll der Kanton das von der Stadt Zug im Rahmen des vorstehenden Tauschgeschäfts erworbene Grundstück Nr. 216 zum Preis von 21'955'500.– Franken an die ZVB weiterveräußern. Im Weiteren soll die ZVB den Neubau RDZ/Verwaltung erstellen und in der Folge an den Kanton vermieten.

Um die zu untersuchenden Szenarien in Bezug auf die finanziellen Folgen miteinander aussagekräftig vergleichen zu können, wurde für jedes Szenario der Barwert ermittelt. Eine wesentliche Grundlage dafür bildeten die Schätzungsgutachten der Wüest und Partner AG, Zürich, vom 30. März 2015 und 8. November 2016 betreffend das Areal An der Aa sowie die Grobkostenschätzung der Fux + Partner GmbH, Küssnacht am Rigi, vom 3. Januar 2017. Der für die einzelnen Szenarien ermittelte Barwert stellt nicht die effektive Kapitalbelastung für den Kanton dar. Es handelt sich dabei lediglich um einen vergleichbaren Wert. Das konsequente Anwenden der gleichen Berechnungsfaktoren war insbesondere wichtig, um aus dem Vergleich der Szenarien 1 – 3 (Bauherrschaft Kanton) gegenüber dem Szenario 4 (Bauherrschaft ZVB; Miete durch Kanton) verlässliche Schlüsse ziehen zu können.

Nach einer eingehenden Beurteilung der fundiert aufgearbeiteten Barwerte der einzelnen Varianten sowie der diesbezüglichen Vor- und Nachteile hat sich der Regierungsrat entschieden, dem Kantonsrat die Realisierung gemäss vorstehendem Szenario 4 zu beantragen. Diese vom Regierungsrat und der ZVB favorisierte Variante rechtfertigt, im vorliegenden Fall vom Grundsatz abzuweichen, wonach der Kanton seine Grundstücke nicht gegen Geld veräußert.

4.2.1. Kostengünstigstes Szenario

Die auf die Dauer von 100 Jahren berechneten Barwerte liegen in der Bandbreite von 177,03 Millionen Franken und 216,52 Millionen Franken. Mit dem Barwert von 177,03 Millionen

Franken handelt es sich bei der vom Regierungsrat beantragten Variante um das kostengünstigste Szenario.

4.2.2. Vorteilhafter Objektkredit

Beim beantragten Szenario wird seitens des Kantons im Zusammenhang mit dem Neubau RDZ/Verwaltung lediglich ein Objektkredit für den Mieterausbau und die Möblierung im Umfang von maximal 26,2 Millionen Franken benötigt. Der Grundausbau wird durch die ZVB erstellt, der Kanton bezahlt der ZVB dafür eine Miete.

Zur Realisierung der übrigen Szenarien wäre dagegen für einen Neubau RDZ/Verwaltung ein Objektkredit von 85,7 Millionen Franken erforderlich gewesen.

Bei der vom Regierungsrat beantragten Realisierungsvariante kann somit der zu beschaffende Finanzbetrag beträchtlich reduziert werden, was für die Rechnung des Kantons in der gegenwärtig schwierigen finanziellen Situation eine willkommene Entlastung darstellt.

4.2.3. Synergiegewinn durch gleiche Bauherrschaft

Der Neubau HSP ZVB sowie der Neubau RDZ/Verwaltung wurden ursprünglich als ein Projekt entwickelt. Die städtebauliche Konzeption und die funktionalen Zusammenhänge sind nur aus einer übergeordneten, einheitlichen Betrachtungsweise möglich. Dies ist eine wesentliche Prämisse des in den letzten Jahren durchgeführten Planungsprozesses und die Basis für die notwendige Umzonung des Areals und den zu erstellenden Bebauungsplan, der von der Stadt Zug genehmigt werden muss. Aufgrund der Grösse des Projekts und der möglichen zwei Bauherren ZVB und Kanton wurden zwei separate Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben und zwei Projektierungsteams für die Planung beauftragt. In der weiteren Planung wurde diese Trennung beibehalten, obwohl sie technisch, funktional und finanziell anspruchsvoll ist. Beim Neubau RDZ/Verwaltung ist dies ausgeprägt der Fall, da die Schnittstelle der beiden Projekte mitten durch das Gebäude verläuft.

Beim zur Realisierung beantragten Szenario 4 ist die ZVB sowohl für den Neubau RDZ/Verwaltung wie auch für den Neubau HSP ZVB Bauherrin. Dadurch wird die oben erwähnte Schnittstellenproblematik in Bezug auf die Planung, die Erstellung und den späteren Betrieb der beiden Gebäude im Wesentlichen beseitigt. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Synergiegewinn auch positiv auf die letztlich anfallenden Baukosten auswirken wird.

4.2.4. Bewirtschaftung nach bekanntem und bewährtem Mietmodell

Der Neubau RDZ/Verwaltung und der Neubau HSP ZVB greifen baulich stark ineinander. So befinden sich beispielsweise die Abfahrt zur unterirdischen Buseinstellhalle der ZVB wie auch andere dem Neubau HSP ZVB dienende technische Anlagen (insbesondere zur Bereitstellung von Wärme und Kälte) im Neubau RDZ/Verwaltung.

Beim zur Realisierung beantragten Szenario 4 stehen beide Gebäude im Eigentum der ZVB. Damit kann die Schnittstellenproblematik bei der Bewirtschaftung dieser Gebäude wesentlich reduziert werden. Zwar müssen auch bei diesem Modell Absprachen zwischen der ZVB als Eigentümerin und dem Kanton als Mieter getroffen werden. Als Basis für diese Regelungen dient jedoch das bekannte und bewährte Instrument des Mietrechts, wie es bereits heute im ZVB-Haus mit dem Kanton zur Anwendung kommt. Komplizierte und mit Unsicherheiten behaftete Dienstbarkeitsbegründungen entfallen damit.

4.3. Ermittlung des Mietzinses für den Neubau RDZ/Verwaltung

In Bezug auf die Miete für den Neubau RDZ/Verwaltung einigten sich der Kanton Zug und die ZVB auf eine sogenannte Kostenmiete. Der ZVB werden lediglich Unterhalt, Abschreibung und

Finanzierungskosten entschädigt. In Absprache mit der ZVB wurden zwei unabhängige Experten damit beauftragt, diese Kostenmiete zu berechnen. Da sich die Unterhaltskosten nach den effektiven Baukosten richten, werden diese in einem Prozentsatz (Kapitalisierungssatz) ausgedrückt.

Im Rahmen der weiteren Abklärungen wurde geprüft, wie die Mietkosten weiter optimiert werden können. Eine Möglichkeit ist, auf die Fremdkapitalfinanzierung zu verzichten. Sofern die Mittel von einer Bank beschafft werden müssen, verdient diese Drittpartei mit, was die Kosten und somit die Miete verteuert. Bei den Berechnungen zur Ermittlung des Mietzinses wurde angenommen, dass die ZVB im heutigen Zinsumfeld mit einer Bürgschaft des Kantons Zug die Fremdmittel zu rund 1 Prozent aufnehmen könnte. In Anbetracht der aktuell geltenden Negativzinsen ist es für den Kanton Zug vorteilhaft, einen Teil seiner liquiden Mittel der ZVB zur Finanzierung des Neubaus RDZ/Verwaltung zur Verfügung zu stellen. Der Kanton spart dadurch Miete, denn wie oben erläutert, muss er im Rahmen der Kostenmiete auch für die Finanzierungskosten aufkommen.

Auf Basis der externen Gutachten und unter Berücksichtigung der Gewährung eines zinslosen Darlehens wurde ein Kapitalisierungssatz von 2,3 Prozent festgelegt. Bei geschätzten Baukosten für den Grundausbau von 59,5 Millionen Franken und einer benötigten Landfläche im Wert von 13,6 Millionen Franken entspricht dies einer Jahresmiete von rund 1,68 Millionen Franken (teuerungsberechtigt).

Falls das Zinsniveau steigt, würde sich die Fremdkapitalbeschaffung der ZVB über eine Bank verteuern. Da der Kanton Zug auf dem Kapitalmarkt seine Mittel anlegen könnte und somit Opportunitätskosten anfallen, müsste er auch für das gewährte Darlehen von der ZVB Zinsen verlangen. Da sich bei einer Verrechnung von Zinsen für das Darlehen auch die Kostenmiete verteuern würde, wären Anpassungen bei steigenden Zinsen letztendlich sowohl für den Kanton als auch für die ZVB ein Nullsummenspiel. Folgende Tabelle veranschaulicht dies:

Zahlen gerundet	ZVB			Kanton Zug		
	Mieteinnahmen	Zinsausgaben	Netto	Mietausgaben	Zinseinnahmen	Netto
Situation aktuell (Bruttorendite 2,3%)	1'680'000	0	1'680'000	1'680'000	0	1'680'000
Zinsanstieg 1% (Bruttorendite 3,3%)	2'410'000	730'000	1'680'000	2'410'000	730'000	1'680'000

Somit soll in jedem Fall (auch bei steigenden Zinsen) ein zinsloses Darlehen vergeben und der Kapitalisierungssatz für die Ermittlung des Mietzinses im Gegenzug bei 2,3 Prozent festgelegt werden.

Tragbarkeitsberechnungen seitens der ZVB verlangen unter Berücksichtigung der Vorschriften des Bundes, dass das zinslose Darlehen über einen Zeitraum von maximal 67 Jahren zurückbezahlt wird.

Bei einer allfälligen Zahlungsunfähigkeit der ZVB ist das Risiko für den Kanton bei beiden Finanzierungsvarianten als gleichwertig einzustufen, weil er entweder auf die Rückzahlung des Darlehens verzichten oder die geleistete Bürgschaft für die Fremdkapitalbeschaffung bedienen müsste.

Die gewählte Finanzierungsvariante ist in Bezug auf die tieferen Gesamtkosten eine Win-Win-Situation: Die ZVB erhält eine kostengünstige Finanzierung für den Neubau RDZ/Verwaltung, der Kanton eine kostengünstige und von der Zinsentwicklung entkoppelte Miete.

5. Neubau HSP ZVB – eine Infrastruktur von zentraler Bedeutung für den Kanton

5.1. Entwicklung von Busverkehr und Feinverteiler

Im Kanton Zug haben sich in den letzten fünfzig Jahren die Bevölkerung verdoppelt und die Arbeitsplätze verfünffacht. Dies führte zu einem starken Wachstum der gesamten Mobilitätsnachfrage. In den vergangenen 10 Jahren konnte die ZVB ein durchschnittliches jährliches Wachstum von mehr als 2 Prozent ausweisen. Das Zuger Bussystem befördert zwei Drittel der gesamten Nachfrage im bestellten öV des Kantons und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Zuger Bevölkerung und der Zuger Unternehmen. Es ist keine Verkehrsprognose bekannt, welche von einem Nullwachstum oder gar von einem Rückgang der künftigen Nachfrage im öV ausgeht. Im Gegenteil: So prognostizierte vor kurzer Zeit das Bundesamt für Raumentwicklung die Verkehrsperspektiven für das Jahr 2040. Diese gehen von einem Wachstum im öV von über 50 Prozent aus (vgl. Abb. 9).

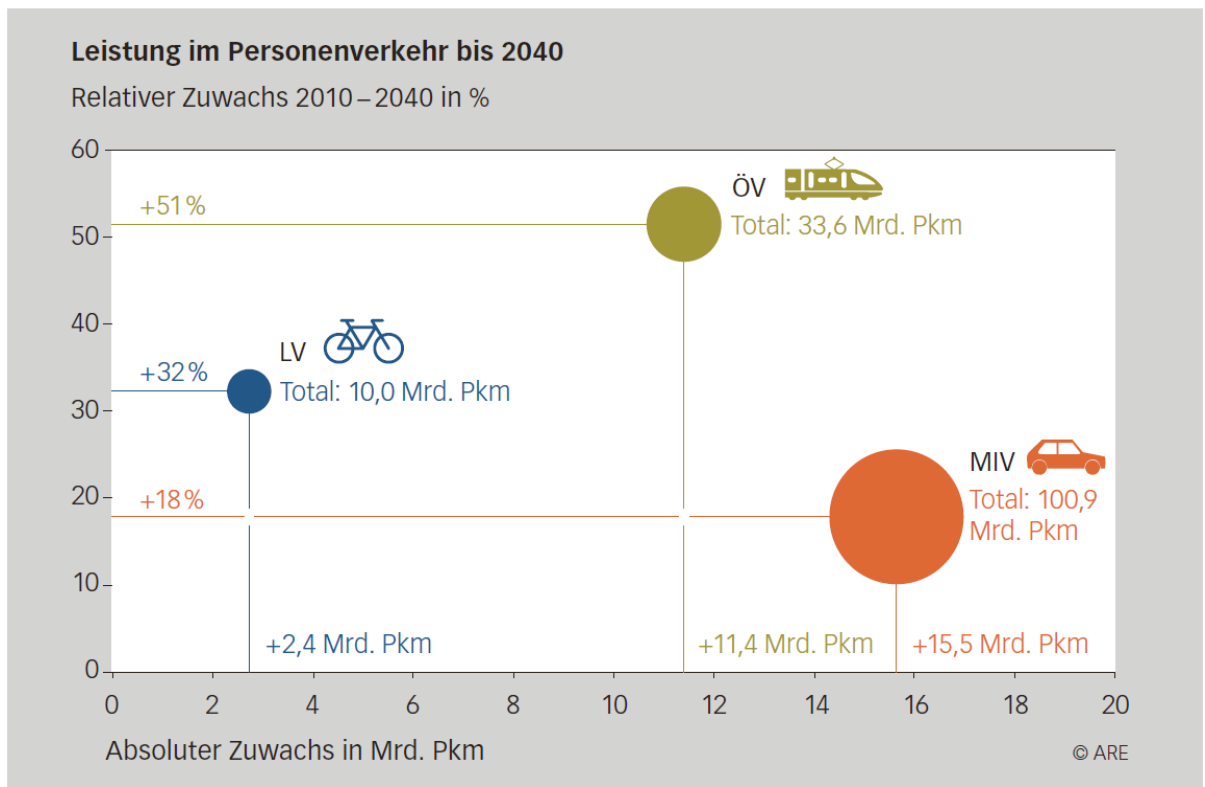


Abbildung 9: Verkehrsnachfrage bis 2040. Quelle: ARE

Es kann zwar davon ausgegangen werden, dass die Nachfrageentwicklung im öV bei der Bahn und beim Bus nicht gleich dynamisch verläuft, da der Bus durch den ebenfalls wachsenden Langsamverkehr konkurrenziert wird. Trotzdem wird erwartet, dass im Kanton weiterhin ein erheblicher Anteil des Wachstums im öV durch den Bus zu bewältigen ist. Um zu klären, ab welchem Zeitpunkt das Feinverteilerangebot im Marktraum Zug nicht mehr durch Busse bewältigt werden kann, wurde im Jahr 2013 eine Studie durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich durchgeführt. Darin wurden mögliche Bus- und Tramnetze auf die Entwicklungsgebiete des aktuellen Richtplans ausgerichtet und untersucht. Es hat sich gezeigt, dass die bisherige Konzeption, welche auf Bushubs an den grösseren Bahnhöfen aufbaut, weiterhin richtig ist. Das Hauptziel der ETH-Studie war jedoch die Frage; braucht Zug ein Tram? Nebst einem Tramsystem wurden ein System Busplus (konventionelles Busnetz; Anhängerzüge) und andererseits ein Bussystem BRT (Bus rapid transit; komplett eigentrassiert;

elektrifiziert; Doppelgelenk-Trolleybusse) berücksichtigt. Es hat sich gezeigt, dass die Grenze, bei der über ein neues Transportsysteme nachgedacht werden müsste, auch bei einer Verdreifachung der Nachfrage (+ 200 Prozent) nicht erreicht wird. Am Beispiel der bereits heute stark frequentierten Buslinie 6 zeigt sich, dass bei einer Bedienung mit grösseren Bussen und einer Taktfolge von 4 Minuten eine bis zu 200 prozentige Nachfragesteigerung im massgebenden Querschnitt bewältigt werden könnte.

Zusammenfassend hält die ETH in ihrer Studie fest, dass ein Tramsystem für Zug nicht angemessen ist, da es einerseits aus Kapazitätsgründen nicht notwendig ist und andererseits mit einem weiterentwickelten, eigentrassierten Bussystem eine wesentlich grössere Wirkung pro eingesetztem Franken erzielt werden kann. Dies in Bezug auf alle betrachteten Kostenarten (Investitionskosten, Betriebskosten und Gesamtannuitäten). Somit werden auch in den kommenden Jahrzehnten grössere Fahrzeuge für den Transport von Personen das Verkehrssystem im Kanton Zug prägen. Diese wohl zunehmend automatisierten Fahrzeuge müssen auch in Zukunft versorgt, gereinigt, unterhalten und abgestellt werden können, was die entsprechende bauliche Infrastruktur voraussetzt.

Weil die meisten Kurse der ZVB am Bahnhof Zug beginnen oder enden, ist der Hauptstützpunkt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und im Herzen des künftigen Netzes aus betriebswirtschaftlicher Sicht notwendig. Je grösser die Entfernung zwischen Hauptstützpunkt und Einsatzort ist, umso höher fallen die Betriebskosten für die unproduktiven Ein- und Aussetzfahrten aus. So können Leerfahrten vermieden werden und das Personal lässt sich effizient einsetzen. Selbst wenn eines Tages Fahrzeuge führerlos unterwegs sein sollten, ist ein zentraler Hauptstützpunkt immer noch richtig. Die Vermeidung unnötig langer Leerfahrten führt zu einer geringeren Umweltbelastung durch Minimierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen (CO₂, NO_x etc.) oder des Verbrauchs von elektrischer Energie. Gleichzeitig können Strassenlärm und die Verkehrsbelastung auf hoch belasteten Zufahrtsachsen reduziert werden.

5.2. Rolle des Kantons

Der Richtplan enthält im Kapitel V6 diverse einschlägige Regelungen zum Busverkehr beziehungsweise zum öffentlichen Feinverteiler. Dieser soll sich durch hohe Qualität, Zuverlässigkeit, Reisegeschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit ausweisen. Der Kanton hat die Aufgabe, das Angebot des öffentlichen Feinverteilers zu koordinieren und zu optimieren. Für den Hauptstützpunkt des Feinverteilers wird neu in V6.10 das Vorhaben 1 am Standort An der Aa vorgeschlagen (siehe separate Kantonsratsvorlage).

Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV; BGS 751.31) sorgen Kanton und Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öV. Dieser wird auf die Verteilung und Dichte der Wohn-, Arbeits- und Arbeitsplätze ausgerichtet und dient der Erschliessung aller Gemeinden im Kanton. Das Bussystem dient dabei als sogenannter Feinverteiler im öV der Feinerschliessung der Bevölkerung mit Mobilität. Gemäss § 7 Abs. 1 Bst. b GöV kann der Kanton Einrichtungen des öV von zentraler Bedeutung wie Stützpunkte des öV mit Beiträgen unterstützen, erstellen, erwerben, betreiben und unterhalten bzw. durch Dritte erstellen, betreiben und unterhalten lassen. Der Neubau HSP ZVB hat eine zentrale Bedeutung für den öV und kann somit vom Kanton mitfinanziert werden. Gemäss § 4 Abs. 1 Bst. b GöV werden solche Beiträge durch den Kantonsrat gewährt.

5.3. Kosten des Neubaus HSP ZVB

5.3.1. Kostenzusammenstellung (Stand Vorprojekt, Kostengenauigkeit +/- 15 %)

Erstellungskosten nach Baukostenplan gemäss Kostenschätzung überarbeitetes Vorprojekt (SIA Phasen 3-5)	167,9 Mio. Fr.
Bauherrenseitige Kosten und Nebenkosten (SIA Phasen 3-5)	10,2 Mio. Fr.
Weiterverrechnung Altlastensanierung GS Nr. 216 an Stadt Zug	- 1,5 Mio. Fr.
Kosten SIA Phase 3 (VP und BP) zulasten Projektierungskredit	- 12,8 Mio. Fr.
Subtotal Projektkosten (SIA Phasen 4-5)	163,8 Mio. Fr.
Kostenungenauigkeit, 15 % der Projektkosten gemäss SIA*	24,6 Mio. Fr.
Total Neubau HSP ZVB (SIA Phasen 4-5, inkl. MWST, inkl. Kostenungenauigkeit, exkl. Reserve, exkl. Land)	188,4 Mio. Fr.

**Die Kostenschätzung weist nach aktuellem Planungsstand (Vorprojekt) eine Kostenungenauigkeit gemäss SIA von +/- 15 % auf, weshalb das Total die entsprechende Position «Kostenungenauigkeit» beinhaltet.*

Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Baukostenentwicklung (Zürcher Baukostenindex, Stand April 2015: 101 Punkte, Basis April 2010 = 100 Punkte) zwischen der Kostenberechnung und der Bauausführung.

Zur Prüfung der Realisierungskosten des Neubaus HSP ZVB wurde ein Kostenvergleich mit ähnlichen Neubauprojekten in Zürich, Wetzikon und Herzogenbuchsee durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass sich die Kosten des Neubaus HSP ZVB im Rahmen vergleichbarer Projekte bewegen. Detaillierte Informationen sind der Projektdokumentation Neubau HSP ZVB (Beilage 1) zu entnehmen. In den Erstellungskosten sind bereits umfangreiche Sparmassnahmen berücksichtigt, auch unter Inkaufnahme von Reduktionen des Raumprogramms und vertretbarem Verzicht auf technische Massnahmen. Da zusätzliche Sparmassnahmen erhebliche betriebliche Einschränkungen zur Folge hätten, kann die ZVB als zukünftige Eigentümerin und Nutzerin des Neubaus keine weiteren Kostenreduktionen verantworten.

5.3.2. Keine Reserven

In den angegebenen Kosten sind keine Reserven berücksichtigt. Die Position Kostenungenauigkeit (15 Prozent der Projektkosten gemäss SIA) entspricht nicht einer Reserve. Sie ist vielmehr zu den Projektkosten zur vollständigen Deckung der eventuell zu tief kalkulierten Kosten zu addieren.

5.3.3. Betriebsmittelgenehmigung

Gemäss Art. 19 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) muss die ZVB für den Neubau HSP ZVB eine Genehmigung bei sämtlichen Bestellern (Bund, Kantone Zug, Schwyz, Luzern und Aargau) einholen.

Für ihr Neubauvorhaben hat die ZVB mit Schreiben vom 4. Mai 2016 beim Bundesamt für Verkehr und bei den Kantonen Zug, Schwyz, Luzern und Aargau um eine Betriebsmittelgenehmigung nach Art. 19 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs

(ARPV) ersucht. Alle Parteien haben das Gesuch bewilligt und sind somit bereit, die zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltskosten für den durch die ZVB zu finanzierenden Anteil künftig zu tragen.

Die grundsätzliche Anerkennung der Mehrkosten durch den Bund ist noch keine Garantie für eine spätere Mitfinanzierung. Diese richtet sich nach den dann zumal zur Verfügung stehenden Budgetmitteln (Bundesquote) für den gesamten öV.

5.3.4. Betriebskosten

Aktuell benutzt die ZVB mit der bestehenden Infrastruktur alte, abgeschriebene Gebäude. Aufgrund des geplanten Neubaus hat die ZVB in den vergangenen Jahren auch die Unterhaltsarbeiten an den Gebäuden reduziert, was einen entsprechenden Unterhaltsrückstand nach sich zog. Auch deshalb konnte die ZVB sehr kostengünstig produzieren, wovon in den vergangenen Jahren namentlich der Kanton und die Zuger Gemeinden sowie die weiteren Besteller von Leistungen der ZVB profitiert haben.

Die zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltskosten der ZVB werden sich im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Neubaus HSP ZVB um voraussichtlich 0,6 Millionen Franken erhöhen (Basis Offerte 2014). Dies unter der Annahme eines Zinssatzes von 1 Prozent für Fremdkapital sowie 1,4 Millionen Franken Baurechtszins aus dem Baufeld Nord.

An den Mehrkosten des Kantons beteiligen sich gemäss GöV die Gemeinden zu 20 Prozent im Verhältnis der Haltestellenabfahrten pro Gemeinde.

Erhöhung der Abgeltung im regionalen Personenverkehr pro Jahr (Brutto inkl. MWST)	0,6 Mio. Fr.
Beitrag der Gemeinden an der kantonalen Mehrabgeltung	- 0,1 Mio. Fr.

5.4. Investitionsbeitrag des Kantons an den Neubau HSP/ZVB

5.4.1. Herleitung des Beteiligungsschlüssels

Zur Festlegung der Höhe des Investitionsbeitrags durch den Kanton gemäss GöV stehen keine Referenzobjekte zur Verfügung. Der letzte Investitionsbeitrag an den ZVB HSP wurde vor mehr als 25 Jahren für einen Ausbau gesprochen. Auch andere Vorhaben von zentraler Bedeutung können als Vergleich zum Neubau HSP ZVB nur sehr bedingt heran gezogen werden. Bushöfe der Gemeinden, welche finanziell auf Basis des GöV unterstützt werden, liegen bezüglich Komplexität und Gesamtkosten in ganz anderen Relationen. Bei diesen Vorhaben werden genau definierte Infrastrukturelemente (Haltestellendach, Haltekanten etc.) mitfinanziert. Bei Anlagen für die Stadtbahn (Haltestellen, Stellwerkanlagen, Gleise) waren Investitionsbeiträge in der Höhe von 50 Prozent und mehr die Regel. Ein Investitionsbeitrag in der Höhe von 50 Prozent am Neubau HSP ZVB ist angemessen. Mit der Beteiligung an dieser nachhaltigen Investition unterstreicht der Kanton auch als Mehrheitseigentümer der ZVB die Wichtigkeit zukunftsfähiger Verkehrsinfrastrukturen im schnell wachsenden Mobilitätsumfeld. Zukünftige raumsparende und energieeffiziente Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen erfordern leistungsfähige Unterhalts-, Betriebs- und Abstellmöglichkeiten. Der Neubau HSP ZVB ist eine ideale Voraussetzung, um dem öV weiterhin eine konkurrenzfähige Grundlage zu geben. Ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem mit zuverlässig funktionierendem öV wird den Lebens- und Wirtschaftsraum Zug stärken. Dieser immer wichtiger werdende Standortvorteil rechtfertigt eine adäquate Beteiligung am Neubau HSP ZVB mit öffentlichen Geldern.

Es besteht eine direkte Wechselwirkung zwischen der Höhe des Investitionsbeitrags und der Abgeltung im Regionalen Personenverkehr (RPV). Im Unterschied zu den erwähnten Bushöfen oder Bahnanlagen muss die ZVB beim Neubau HSP ZVB die bei ihr anfallenden Folgekosten (Zinsen und Abschreibungen) über die Abgeltung im RPV an die Besteller weiter verrechnen. Bei gleichbleibender finanzieller Beteiligung der Besteller an den Folgekosten müsste das öV-Angebot im Umfang der Folgekosten des Neubaus HSP ZVB abgebaut werden. Um dies zu vermeiden und auch als Investitionsschutz für die Transportunternehmung sind nach Bundesrecht solche Folgekosten vorgängig durch Bund und Kantone zu genehmigen (vgl. Ziffer 5.3.3). Durch den beantragten Investitionsbeitrag des Kantons (50 Prozent) kann sichergestellt werden, dass das künftige öV-Angebot nicht über Gebühr mit Folgekosten belastet wird. Für die bei der ZVB verbleibenden 50 Prozent der Investition sind alle Besteller bereit, die anfallenden jährlichen Folgekosten über die Abgeltung im RPV zu tragen.

5.4.2. Finanzierung des Neubaus HSP ZVB

Die ZVB ist in der Lage, 50 Prozent der Projektkosten und der allfällig anfallenden Kosten infolge Kostenungenauigkeit zu tragen. Analog zur ZVB beteiligt sich der Kanton zu 50 Prozent an den Projektkosten und an der Kostenungenauigkeit.

	Total: 100 %	Anteile Kanton und ZVB: je 50 %
Total Neubau HSP ZVB (SIA Phasen 4-5, inkl. MWST, inkl. Kostenungenauigkeit, exkl. Reserve, exkl. Land)	188,4 Mio. Fr.	94,2 Mio. Fr.

Für den Neubau HSP ZVB beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen nicht rückzahlbaren, unverzinslichen und teuerungsberechtigten Investitionsbeitrag von maximal 94,2 Millionen Franken (Zürcher Baukostenindex, Stand April 2015: 101 Punkte, Basis April 2010 = 100 Punkte).

5.4.3. Kein Neubau HSP ZVB ohne Investitionsbeitrag

Ohne Mitfinanzierung durch den Kanton ist der Neubau HSP ZVB nicht realisierbar. In diesem Fall könnte das geplante Neubauprojekt nicht weiter verfolgt werden und die beim Kanton bereits angefallenen Projektierungskosten für das Projekt Fokus in der Höhe von rund 12 Millionen Franken müssten abgeschrieben werden. Mit diesem Projektabbruch würde die Erneuerung der Infrastruktur für den öV aufgeschoben, das heisst der nächsten Generation übertragen. Gelöst würde das Problem dadurch nicht. Die heute teilweise bereits über 60-jährigen Bauten und Anlagen müssten über das Jahr 2030 hinaus betrieben werden, was die betrieblichen Probleme weiter verschärfen und die Betriebskosten in die Höhe treiben würde.

Bei einer Nichtrealisierung können die im Richtplan geforderte Verdichtung des Areals An der Aa nicht erreicht und die Entwicklung des Baufelds Nord nicht wahrgenommen werden.

Die ZVB ist finanziell nicht in der Lage, das ganze Vorhaben mittels Fremdkapital am Kapitalmarkt zu finanzieren, da die Abschreibungs- und Zinslasten die Abgeltung so massiv belasten würden, dass einerseits eine Betriebsmittelbewilligung ausgeschlossen wäre. Andererseits wäre der Kanton Hauptaktionär einer Unternehmung, die wegen den hohen Abschreibungs- und Zinslasten kaum noch konkurrenzfähig wäre.

Fazit: Der Neubau HSP ZVB ist im Sinn des GöV eine Einrichtung des öV von zentraler Bedeutung und deshalb finanziell unterstützungswürdig. Der Finanzierungsschlüssel mit 50 Prozent

Beteiligung des Kantons ist für alle Beteiligten fair und für die Weiterentwicklung des öV richtig. Eine andere Finanzierungsart hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die unternehmerischen Möglichkeiten der ZVB im öV-Markt und die Belastung des Kantons. Nicht zuletzt profitiert auch der Zuger öV langfristig von zahlbaren Abgeltungen und Entwicklungsmöglichkeiten. Aus der Sicht des Regierungsrats ist deshalb eine Mitfinanzierung des Neubaus HSP ZVB durch den Kanton weitsichtig und von grosser Tragweite.

5.5. Vereinbarung zwischen dem Kanton und der ZVB

Nach Vorliegen der Baubewilligung wird der Regierungsrat mit der ZVB eine Vereinbarung über die Mitfinanzierung des Neubaus HSP ZVB in der Höhe von 50 Prozent der Projektkosten abschliessen. Der definitive Investitionsbeitrag basiert auf dem Kostenvoranschlag des bewilligten Projekts (Baubewilligung) plus maximal 10 Prozent für die Kostenungenauigkeit als Kostendach, wobei der Maximalbetrag von 94,2 Millionen Franken nicht überschritten werden darf. Die Abrechnung des Investitionsbeitrags erfolgt gemäss offener Schlussabrechnung. Die Auszahlung des Investitionsbeitrags erfolgt nach Baufortschritt und Zahlungsplan. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die entsprechende Vereinbarung mit der ZVB abzuschliessen. In der Vereinbarung sind u.a. folgende Punkte verbindlich zu regeln:

- Höhe und Zweck des Investitionsbeitrags;
- Berücksichtigung der Kostenungenauigkeit;
- Rechte und Pflichten;
- Abwicklung nach Zahlungsplan;
- Teuerungsregelung;
- Mitwirkung des Kantons in der Projektorganisation als Nutzer-/Betreiber-Vertreter;
- Controlling.

5.6. Betriebsmittelübertragung bei einem Betreiberwechsel

Für den Fall eines Betreiberwechsels im öV gilt Bundesrecht. Danach müsste – falls ein Angebot des regionalen Personenverkehrs aufgrund einer Ausschreibung bei einem neuen Unternehmen bestellt würde – das bisher beauftragte Unternehmen dem neu beauftragten Unternehmen die eigens für das betreffende Verkehrsangebot angeschafften Betriebsmittel zum Restbuchwert übergeben, wenn die Besteller dies verlangen würden und die Betriebsmittel für die ausgeschriebenen Linien des regionalen Personenverkehrs von zentraler Bedeutung wären (Art. 32 lit. I des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung, Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1). Das neu beauftragte Unternehmen müsste diese Betriebsmittel zum Restbuchwert übernehmen, wenn das bisher beauftragte Unternehmen oder die Besteller es verlangen würde.

5.7. Bauherrschaft und Projektverantwortung

Nach Genehmigung des Investitionsbeitrags von maximal 94,2 Millionen Franken durch den Kantonsrat geht die Projektverantwortung für die Phase des Bauprojekts an die ZVB über. Der Lenkungsausschuss mit Vertretern des Kantons und der ZVB überwacht auf strategischer Ebene die Phase Bauprojekt, Zonenplanänderung, Bebauungsplan und Baueingabe gemäss bewilligtem kantonsrätlichen Projektierungskredit (GS 31, 603). Sobald das baubewilligte Bauprojekt vorliegt, schliesst der Regierungsrat mit der ZVB die Vereinbarung über den effektiven Investitionsbeitrag ab (vgl. Ziffer 5.5). Damit geht die Bauherrschaft für die Realisierung für den Neubau HSP ZVB und den Grundausbau Neubau RDZ/Verwaltung an die ZVB über. Die Bauherrschaft für den Mieterausbau Neubau RDZ/Verwaltung bleibt beim Kanton.

5.8. Agglomerationsprogramm des Bundes

Der Kanton Zug hat das Neubauprojekt HSP ZVB als Massnahme der Priorität A (Realisierungshorizont ab 2019) für Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm, 3. Generation angemeldet. In seiner Botschaft vom 17. Januar 2018 lehnt der Bundesrat eine Mitfinanzierung des Neubauprojekts HSP ZVB durch das Agglomerationsprogramm ab. Begründet wird diese Ablehnung einerseits mit generellen Überlegungen. So werden Abstell- und Unterhaltsanlagen für den öffentlichen Verkehr gesamtschweizerisch nicht mitunterstützt. Andererseits sind die finanziellen Mittel des Bundes begrenzt. Schliesslich ist auch der vorausgesetzte Baubeginn bis 2022 fraglich. Entsprechend wird sich der Bund nicht an den Investitionskosten des Neubaus HSP ZVB beteiligen.

5.9. Folgen einer Zweckentfremdung des Neubaus HSP ZVB

Bezüglich der Rückerstattung von Investitionsbeiträgen sind § 16 des Finanzhaushaltgesetzes vom 31. August 2006 (BGS 611.1) sowie die Verordnung über die Sicherung und Rückerstattung von Investitionsbeiträgen an Dritte (VSRI) vom 27. März 2012 (BGS 611.35) zu beachten.

Wenn das Objekt seinem Zweck entfremdet oder veräussert wird, so fordert die zuständige Behörde den Beitrag zurück. Die Rückforderung bemisst sich nach dem Verhältnis zwischen der bestimmungsgemässen und der tatsächlichen Verwendungsdauer. Die Rückerstattungspflicht ist als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung für die Dauer ihrer Geltung im Grundbuch anzumerken. Die Kosten für die Anmerkung gehen zu Lasten der Beitragsempfängerin.

6. Darlehen für den Neubau RDZ/Verwaltung und Objektkredit für den Mieterausbau

6.1. Grundausbau und Mieterausbau

Die Gebäudehülle, die Gebäudetechnikzentralen, deren Steigzonen und die Treppenhäuser mit den allgemeinen Nebenräumen wie WC und Lifte sind dem Grundausbau zugeordnet. Zum Mieterausbau gehören sämtliche baulichen Massnahmen innerhalb der Mietfläche bis zu den jeweiligen Treppenkernen. Die Mietflächen werden im Grundausbau durch die ZVB erstellt und an den Kanton Zug vermietet.

Die Baukosten des Neubaus RDZ/Verwaltung belaufen sich für die SIA Phase «4 Ausschreibung» und Phase «5 Realisierung» auf 85,7 Millionen Franken, die Kosten für den Mieterausbau auf 26,2 Millionen Franken. Die SIA Phasen «2 Vorstudien» und «3 Vorprojekt, Bauprojekt, Baubewilligungsverfahren» werden über den bereits genehmigten Projektierungskredit finanziert.

Für den Grundausbau des Neubaus RDZ/Verwaltung (59,5 Millionen Franken) sowie das dafür benötigte Land (13,6 Millionen Franken) stellt der Kanton Zug der ZVB ein zinsloses Darlehen von 73,1 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Finanzierung hat für die ZVB den Vorteil, dass sie nicht bei einem Finanzinstitut Fremdkapital aufnehmen und verzinsen muss. In Anbetracht der aktuell geltenden Negativzinsen ist es für den Kanton vorteilhaft, einen Teil seiner liquiden Mittel der ZVB für die Finanzierung des Neubaus zur Verfügung zu stellen. Dies wirkt sich ebenfalls positiv auf die vom Kanton an die ZVB zu zahlende Miete aus, die als Kostenmiete konzipiert ist und somit auch allfällige Fremdkapitalkosten der ZVB abdecken müsste.

6.2. Kostenzusammenstellung Neubau RDZ/Verwaltung (Stand Vorprojekt, Kostengenauigkeit +/- 15 %)

Grundausbau von ZVB erstellt	59,5 Mio. Fr.
Mieterausbau (Innenausbau, Betriebseinrichtungen)	20,9 Mio. Fr.
Mieterausbau (Mobiliar)	5,3 Mio. Fr.
Total Neubau RDZ/Verwaltung (SIA Phasen 4-5, inkl. MWST, inkl. Kostengenauigkeit, exkl. Reserve, exkl. Land)	85,7 Mio. Fr.

Die Kosten für den Mieterausbau für die SIA Phasen 4-5 inkl. Reserve setzen sich nach BKP wie folgt zusammen (Stand Vorprojekt, Kostengenauigkeit +/- 15 %):

BKP- Nr.	Leistung	Innenausbau	Mobiliar
BKP 1	Vorbereitungsarbeiten	312'104	-
BKP 2	Gebäude	13'029'885	1'240'104
BKP 3	Betriebseinrichtungen	3'641'721	-
BKP 5	Baunebenkosten	237'391	-
BKP 9	Ausstattung		3'119'496
BKP 1-9	Zwischentotal	17'221'100	4'359'600
	Kostengenauigkeit 15 %	2'561'200	648'400
	Bauherrenseitige Leistungen	975'700	246'900
	Kostengenauigkeit bauherrenseitige Leistungen 15 %	146'400	37'000
	Mieterausbau	20'904'400	5'291'900
	Mieterausbau gerundet	20'900'000	5'300'000
	Total		26'200'000

6.3. Betriebskosten und personelle Ressourcen

Nach Bezug des Neubaus RDZ/Verwaltung ab 2025 muss dessen Betrieb sichergestellt werden. Für alle Geschosse und Anlagen inklusive zwei Untergeschosse und dazugehörige Umgebungswege/Flächen werden für Hauswartung, Reinigung, Ver- und Entsorgung sowie Unterhalt folgende personellen Ressourcen benötigt:

Zusätzliches Personal ab 2025 für Neubau RDZ/Verwaltung:

Position	Pensen	Zusatzkosten pro Jahr
Hauswartung	130 %	ca. Fr. 162'000.-
Reinigung	280 %	ca. Fr. 160'000.-
Technik, Unterhalt	30 %	ca. Fr. 48'000.-
Total	440 %	ca. Fr. 370'000.-

Die laufenden Betriebskosten für Heizung, Strom, Wasser, Kehricht, Verbrauchsmaterial, Winterdienst, Spezialreinigung etc. werden über das jährliche Betriebsbudget des Neubaus RDZ/Verwaltung abgerechnet und sind nicht Bestandteil obiger Berechnungen.

Die aktuelle strategische Büroraumplanung sieht vor, dass nach dem Bezug des Neubaus RDZ/Verwaltung andere Flächen aufgegeben werden können. Da für eine Übergangszeit ab 2025 diverse Flächen als Provisorien dienen, können die Objekte nur Zug um Zug freigeben werden. Zum heutigen Zeitpunkt wird damit gerechnet, dass dieser Prozess im Jahr 2029 abgeschlossen sein wird. Im Rahmen der Flächenreduktionen wird ab 2029 folgender Ressourcenrückgang prognostiziert:

Reduziertes Personal ab 2029:

Position	Pensen	Kosteneinsparung pro Jahr
Hauswartung	170 %	ca. Fr. 212'000.–
Reinigung	420 %	ca. Fr. 239'000.–
Technik, Unterhalt	60 %	ca. Fr. 96'000.–
Total	650 %	ca. Fr. 547'000.–

7. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen

7.1. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Um einen Überblick zu geben, werden nachfolgend alle finanziellen Auswirkungen in drei Finanztabellen über einen Zeitraum von zehn Jahren dargestellt. Die übliche standardisierte Finanztafel würde einen zu kurzen Zeitraum abdecken. Die vierte Tabelle zeigt zusätzlich die Landgeschäfte auf. Der Investitionsbeitrag wird gemäss § 14 Abs. 3a des teilrevidierten Finanzhaushaltsgesetzes (BGS 611.1) mit 3 Prozent pro Jahr linear abgeschrieben; der Objektkredit für den Mieterausbau mit 12,5 Prozent für Mobiliar. Das Darlehen, das der Kanton der ZVB für die Finanzierung des Neubaus RDZ/Verwaltung zur Verfügung stellt, ist rückzahlbar und wird folglich nicht abgeschrieben. Die Rückzahlung des Darlehens erfolgt mit jährlichen Tranchen ab dem Jahr 2025.

Investitionsrechnung In Mio. Franken	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Investitionsbeitrag Neubau HSP ZVB	-14.0	-14.0	-18.0	-18.0	-16.0	-14.2					-94.2
Darlehen für Neubau RDZ/Verwaltung	-25.0	-25.0	-23.1								-73.1
Rückzahlung Darlehen (über 67 Jahre)						1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	5.5
Objektkredit Mieterausbau RDZ/Verwaltung				-12.0	-12.0	-2.2					-26.2

Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen) In Mio. Franken (linear ab Nutzungsbeginn)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Abschreibung Investitionsbeitrag 3% p.a.							-2.8	-2.8	-2.8	-2.8	-11.3
Abschreibung Objektkredit Mieterausbau 12.5% p.a.							-3.3	-3.3	-3.3	-3.3	-13.1

Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen) In Mio. Franken	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Zusätzliche Abgeltung öffentlicher Verkehr										-0.5	-0.5
Mietaufw and RDZ/Verwaltung						-1.7	-1.7	-1.7	-1.7	-1.7	-8.5
Unterhalt und Betrieb RDZ/Verwaltung						-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-2.0
Wegfallender Aufw and frühere Standorte										0.5	0.5

Landgeschäfte	
In Mio. Franken	
Erwerb GS 216 von Stadt Zug	-22.0
Veräusserung GS 216 an ZVB	22.0
Veräusserung GS 4709 an Stadt Zug	15.1
Veräusserung Teil von GS 286 an Stadt Zug	12.9
Rückstellung für Altlastensanierung der getauschen Landfläche	-12.8
Total	15.2

7.1.1. Zusätzliche finanzielle Auswirkungen für den Kanton

Nach Inbetriebnahme des Neubaus HSP ZVB und des Neubaus RDZ/Verwaltung werden noch weitere externe Kosten zulasten der Investitionsrechnung und der Erfolgsrechnung anfallen, die aus heutiger Sicht noch nicht quantifiziert werden können (z.B. Beleuchtung auf öffentlichem Fussweg Strasse An der Aa, Anpassung des Aussenraums beim VG 2 zur Zuger Polizei, Massnahmen für die Ausfahrt der Fahrzeuge des Rettungsdienstes über die Aabachstrasse, Umzüge). Da sie eine direkte Folge der Neubauten sind und bezüglich Höhe, Zeitpunkt der Vornahme oder anderer wesentlicher Modalitäten keine verhältnismässige Handlungsfreiheit bestehen wird, handelt es sich um gebundene Ausgaben gemäss § 26 Abs. 2 des Finanzhaushaltgesetzes vom 31. August 2006 (BGS 611.1). Aus diesem Grund ist dafür kein zusätzlicher Kantonsratsbeschluss notwendig.

7.1.2. Eventualverpflichtung des Kantons

Damit die ZVB bei der Kapitalbeschaffung für den Neubau HSP ZVB von guten Konditionen profitieren kann, gewährt der Kanton eine Bürgschaft, subsidiär zu einer Bürgschaft des Bundes. Im Falle eines Konkurses der ZVB müsste er somit für die noch ausstehenden Schulden bei den Finanzinstituten aufkommen. Gemäss § 35 Abs. 1 Bst. d des Finanzhaushaltgesetzes kann der Regierungsrat Bürgschaften bis eine Million Franken gewähren; für höhere Bürgschaften wird ein Kantonsratsbeschluss benötigt. Die Bürgschaft beläuft sich auf insgesamt maximal 116,2 Millionen Franken. Sie umfasst die Kosten der ZVB für den Landerwerb vom Kanton von 22,0 Millionen Franken (vgl. Ziffer 4.2, Szenario 4) und den Anteil der ZVB an den Erstellungskosten des Neubaus HSP ZVB von 94,2 Millionen Franken (vgl. Ziffer 5.4.2). Gemäss § 12 des Finanzhaushaltgesetzes wird die Bürgschaft im Anhang zur Jahresrechnung des Kantons als Eventualverpflichtung aufgeführt.

7.2. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Aufgrund der Mehrkosten des HSP ZVB erhöht sich der Gemeindebeitrag am vom Kanton bestellten öV um rund 100'000 Franken (vgl. Ziffer 5.3.4). Dies entspricht einer Erhöhung von rund 1,7 Prozent auf dem bisherigen Beitrag. Neben dem kantonalen Angebot werden sich auch die Kosten der von den Gemeinden bei der ZVB bestellten Ortsbusleistungen in ähnlichem Verhältnis verteuern.

7.3. Anpassungen von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

8. Zeitplan

Mai 2018	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Juni 2018	Kommissionssitzungen
August 2018	Kommissionsbericht
September 2018	Beratung Staatswirtschaftskommission
Oktober 2018	Bericht Staatswirtschaftskommission
November 2018	Kantonsrat, 1. Lesung
Dezember 2018	Kantonsrat, 2. Lesung
Januar 2019	Publikation Amtsblatt
Februar 2019	Ablauf Referendumsfrist
Mai 2019	Allfällige Volksabstimmung
Juni 2019	Inkrafttreten

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 2855.2 - 15748 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 27. März 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilagen:

Beilage 1: Projektdokumentation Neubau HSP ZVB

Beilage 2: Projektdokumentation Neubau RDZ/Verwaltung