



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 der vorberatenden Kommission
vom 24. September 2018

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die vorberatende Kommission hat die Vorlage Nr. 2855.1/2 - 15747/15748 an der Sitzung vom 24. September 2018 beraten. Neben Baudirektor Urs Hürlimann und Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel standen uns auch Urs Kamber, Leiter Hochbauamt, Hans-Kaspar Weber, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, Cyrill Weber, Unternehmensleiter Zugerland Verkehrsbetriebe AG, Martin Kuchler, Projektleiter HSP bei der Zugerland Verkehrsbetriebe AG sowie Gianni Bomio, Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion, für Auskünfte zur Verfügung. Das Protokoll erstellte Carla Dittli, stv. Generalsekretärin bei der Volkswirtschaftsdirektion. Wir erstatten Ihnen den folgenden Bericht:

1.	In Kürze	1
2.	Ausgangslage	1
3.	Ausführungen von Regierung und Verwaltung	2
4.	Ausführungen der Zugerland Verkehrsbetriebe AG	3
5.	Eintreten	3
6.	Detailberatung	4
7.	Schlussabstimmung	5
8.	Antrag	5

1. In Kürze

Die Kommission unterstützt mit 10 zu 2 Stimmen ohne Enthaltungen einen Investitionsbeitrag und eine Bürgschaft für den neuen Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) und die damit verbundenen Landgeschäfte sowie ein Darlehen für die Finanzierung des Neubaus und den Objektkredit für den Mieterausbau für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung auf dem Areal An der Aa, Zug. Sie erachtet einen neuen Hauptstützpunkt als zwingend und stuft das vorgelegte Projekt als zukunftsfähig ein, auch was die Aufgabenteilung bei der Realisierung des Vorhabens anbelangt.

2. Ausgangslage

Seit 1992 strebt die ZVB die Errichtung eines neuen Hauptstützpunkts (HSP) an. Ein erstes Bauvorhaben auf dem sog. Gaswerkareal in Zug wurde 1992 geplant, dann aber 1995 im Kantonsrat aufgegeben. Anstelle eines neuen Stützpunkts wurde in die bestehende Infrastruktur auf dem Areal an der Aa angemessen investiert und es wurden einige Einstellhallen erstellt. Inzwischen sind wiederum rund 20 Jahre vergangen und die teilweise aus den 1950er-Jahren stammenden Gebäude sind am Ende ihres Lebenszyklus angekommen. Bereits seit einigen

Jahren plant deshalb der Kanton zusammen mit der ZVB die Errichtung eines neuen Hauptstützpunkts auf dem Areal an der Aa, welches zum grossen Teil im Eigentum der Zugerland Verkehrsbetriebe AG ist. Der Kantonsrat hat dafür am 3. Mai 2012 einen Planungs- und Projektierungskredit von 33,5 Mio. Franken gesprochen, von welchem bisher rund 13 Mio. Franken benötigt wurden. Das ursprünglich geplante Projekt erfuhr eine grundlegende Projektänderung, indem als Folge der kantonalen Entlastungsprogramme auf die Errichtung eines Verwaltungszentrums III im nördlichen Teil des Areals verzichtet werden musste. Weiter geplant wurden der Hauptstützpunkt der ZVB und ein Gebäude für den Rettungsdienst (RDZ) sowie für die weitere Zentralisierung der Kantonsverwaltung (sog. Mittelbau). Mit der Kantonsratsvorlage für den Hauptstützpunkt liegt nun ein umfassender Antrag für den Neubau dieser Infrastruktur vor. Die Kommission legte das Schwergewicht ihrer Beratungen vor allem auf die Fragen, ob die Zukunftsfähigkeit des neuen Hauptstützpunkts für den Betrieb und die Entwicklung des öffentlichen Busnetzes im Kanton Zug gegeben ist, und ob die Auswirkungen der vorgesehenen Finanzierungen auf die Marktposition der ZVB bzw. die Abgeltung der Transportunternehmen durch Kanton und Gemeinden verkräftbar ist.

3. Ausführungen von Regierung und Verwaltung

Beim Projekt HSP ZVB handelt es sich gemäss der Baudirektion um ein Gebäude mit Garagierung von 130 Fahrzeugen, Haustechnik, Lager, Werkstatt, Büros, Schulungen und Sozialräume der Transportunternehmung sowie um den Neubau des RDZ und der Verwaltung mit 250 Arbeitsplätzen sowie Lagertechnik und Archiven. Das Gesamtprojekt ermöglicht eine gute städtebauliche Einbettung mit ansteigenden Gebäudehöhen von Süden bzw. vom See her gesehen, eine gute Integration in die Umgebung, einen kompakten Baukörper, eine optimale Ausnützung und damit die gewollte Verdichtung auf dem Areal mit entsprechenden Freiräumen und Vernetzungen sowie guten Fuss- und Velowegverbindungen. Der neue Hauptstützpunkt deckt den künftigen Bedarf der ZVB punkto zukunftsfähige Infrastruktur aufgrund der anstehenden technischen Entwicklung und des Wachstums im öffentlichen Verkehr optimal Rechnung.

Die Volkswirtschaftsdirektion verwies auf Szenarien zur technologischen Entwicklung und die Verkehrsperspektiven 2040 des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), nach welchen der öffentliche Verkehr bis dannzumal um 51 Prozent gegenüber heute wachsen wird. Neben der Bahn ist immer auch ein leistungsfähiges Bussystem nötig, um den künftigen Nahverkehr bewältigen zu können. Abklärungen der ETH Zürich haben ergeben, dass mit dem Bussystem im Kanton Zug bis 2050 die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen gedeckt werden kann. Die dafür benötigten zusätzlichen Busse müssen nicht nur beschafft, sondern auch, zusammen mit dem bestehenden Fahrzeugpark, vernünftig garagiert und gewartet werden können. Die erhebliche Investition von 188,4 Mio. Franken wird je zur Hälfte durch den Kanton und die ZVB finanziert. Gemäss § 7 Buchstabe b des Gesetzes über den Verkehr kann der Kanton Beiträge an Stützpunkte des öffentlichen Verkehrs gewähren. Die Teilung der Investitionskosten erfolgte aufgrund des Umstands, dass die ZVB nicht in der Lage ist, den Hauptstützpunkt ausschliesslich mit Fremdkapital am Kapitalmarkt zu finanzieren. Sie wäre in diesem Fall wegen hoher Folgekosten bei Abschreibungen, Zinsen und Unterhalt künftig kaum noch konkurrenzfähig. Der Kanton hat sich bereits in der Vergangenheit an öffentlichen Infrastrukturen beteiligt (Bahnausbau SBB, Stadtbahnhaltestellen, Bushöfe). Aufgrund des gewählten Finanzierungsmodells ergeben sich im öV Mehrkosten von 633 000 Franken pro Jahr, d.h. eine um diesen Betrag höhere jährliche Abgeltung des Kantons an die ZVB, an welcher sich die Gemeinden mit 20 Prozent beteiligen. Dies erhöht die gesamte Abgeltungssumme im öffentlichen Verkehr um 2 Prozent. Zudem ist der Kostendeckungsgrad im öV von 40 Prozent weiterhin eingehalten. Die Umsetzung des anspruchsvollen Projekts bedingt eine Genehmigung der Folgekosten durch das Bundesamt für Verkehr und die Nachbarkantone Schwyz, Luzern und Aargau,

welche vorliegt. Die Finanzierungsvereinbarung zwischen ZVB und Kanton, welche der Regierungsrat abschliesst, regelt die Einzelheiten. Die Bauherrschaft verbleibt bei der ZVB, die Eigentümerin des Areals bleibt. Kostenbasis ist das bewilligte Bauprojekt. Der Investitionsbeitrag enthält innerhalb des Kostendachs auch eine Position Unvorhergesehenes gemäss SIA.

4. Ausführungen der Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Die ZVB verwies darauf, dass sie das Rückgrat der Feinverteilung im öffentlichen Verkehr bildet. Sie bleibt für die mindestens nächsten zehn Jahre Konzessionsinhaberin für alle von ihr gefahrenen Buslinien. Sie verfügt mit dem Kanton als Mehrheitsaktionär von über 68 Prozent Aktienkapitalanteil über stabile Verhältnisse. Sie befördert täglich 75 000 Personen und hat sich zusammen mit dem Kanton auf den Weg für einen neuen Hauptstützpunkt gemacht, der auf dem bisherigen Areal einiges erfüllen muss. Verlangt wird eine städtebauliche Qualität, eine Verdichtung, die Zukunftsfähigkeit der Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr, eine Optimierung der betrieblichen Prozesse und letztlich eine ausgewogene Finanzierung. All das ist mit dem Projekt Hauptstützpunkt aus Sicht der ZVB gegeben, die gleichzeitig davon ausgeht, dass sie unternehmerisch und betrieblich mit dem neuen Hauptstützpunkt auf Jahrzehnte hinaus in der Lage sein wird, den öffentlichen Busverkehr erfolgreich zu bewältigen und auch Entwicklungen im Verkehrswesen der Schweiz bzw. des Kantons Zug antizipieren kann.

5. Eintreten

Vor der Eintretensdebatte wurde eine Fragerunde durchgeführt. Fragen wurden zu folgenden Themen gestellt:

- Zukunftsfähigkeit des Projekts auch für den Rettungsdienst Zug (RDZ): Dies bejahte die Baudirektion, da die Infrastruktur auf der Achse an der Aa und Kantonsspital in Baar liegt.
- Übernahme der Kosten für die Altlastensanierung auf dem Gaswerkareal: Diese müssen durch den Kanton als Grundeigentümer auf jeden Fall übernommen werden, ob er das Grundstück im Eigentum behält oder es an einen Dritten überträgt.
- Auffüllung der General-Guisan-Strasse: Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Projekt der Stadt Zug, welches nach dem Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest 2019 (ESAF) in Angriff genommen werden soll. Auch wenn eine Auffüllung nicht erfolgen würde, ist eine gute Erreichbarkeit des Hauptstützpunkts sowohl für die ZVB als auch für den RDZ gegeben und die geplanten Veloachsen können erstellt werden.
- Gründe für die Wahl der ZVB als Bauherrin: Die ZVB hat bereits bisher ihre Infrastruktur selber erstellt bzw. erstellen lassen. Sie ist den öffentlichen Submissionsregeln unterstellt. Das leer bleibende Baufeld ermöglicht ihr unternehmerisch eine gute künftige Positionierung. Der Kanton wird in den Planungen und in den Umsetzungen als Geldgeber angemessen vertreten sein.
- Folgen für das Areal bei einer allfälligen Übernahme der ZVB-Aktivitäten durch eine andere Transportunternehmung: In einem solchen Fall müsste der neue Betreiber die Infrastruktur übernehmen. Eine Ausschreibungen von Linien wäre nur möglich nach Konzessionsablauf und Vorhandensein einer kantonalen Ausschreibungsstrategie.
- Wahl der Eigentumsverhältnisse: Das Konstrukt ermöglicht eine einfache Beitragsleistung des Kantons bei gleichzeitiger Sicherheit, was mit den kantonalen Mitteln finanziert wird. Die Konditionen als Mieter im Mittelbau sind für den Kanton zeitgemäss. Dieses Vorgehen ermöglicht der ZVB betrieblich und unternehmerisch eine gute Positionierung für die Zukunft und sie bleibt wettbewerbsfähig.
- Allfällige Veränderungen der Projektbeiträge durch den Kanton oder die ZVB: Dies hätte Auswirkungen auf die Abschreibungen, die Mehrwertsteuerrückforderung, die Unterhalts-

kosten und allenfalls die Verzinsung von Darlehen und würde letztlich zu einer veränderten Abgeltung durch den Kanton führen. Die gewählte Variante basiert darauf, dass der Kanton mit einer tragbaren Investition für ihn wichtige Infrastrukturen benutzen kann und die ZVB wettbewerbsfähig bleibt.

- Weiterführung strategische Büroraumplanung des Kantons: Diese besteht weiterhin, aber ohne Verwaltungszentrum III. Die angestrebte Konzentration der Aussennutzungen der Kantonsverwaltung kann mit einer Einmietung im Mittelbau weiter vorangetrieben werden.
- Einflussmöglichkeiten der Stadt Zug im weiteren Planungs- und Bauprozess: Die Stadt ist mit dem vorgesehenen Landtausch einverstanden, zudem hat sie über Zonenplan, Bebauungsplan und Baubewilligung den üblichen Spielraum als betroffene Gemeinde.
- Notwendigkeit Standort Pumpwerk des GVRZ: Das Pumpwerk ist für die GVRZ zwingend nötig, sie wird jedoch im Aussenbereich ihrer Parzelle Grünraum ermöglichen.
- Berücksichtigung Zuger Unternehmen im Wettbewerbsverfahren: Bei diesem Verfahren handelte es sich um ein anonymes Wettbewerbsverfahren ohne direkten Einfluss auf die Beteiligten Unternehmen.
- Bisherige Verwendung der rund 13 Mio. Franken aus dem Planungskredit: Für die Durchführung des Wettbewerbs, zusätzliche Abklärungen, Erstellung des Vorprojekts, inkl. Verwaltungszentrum III. Da das Verwaltungszentrum III nicht teil des Bauprojekts sein wird, wird der Planungskredit um rund 4 Mio. Franken unterschritten werden.

Im Rahmen der Eintretensdebatte votierten alle Kommissionsmitglieder, die sich zu Wort meldeten, für Eintreten. Für alle ist das Vorhaben anspruchsvoll und mit erheblichen Kosten verbunden, bietet aber eine optimale Lösung für das Areal als Ganzes und insbesondere für die Bedürfnisse der ZVB und des Kantons. Auch künftig werden zahlreiche Busse auf den Zuger Strassen verkehren, die gewartet und garagiert sein müssen und zwar möglichst nahe bei den wichtigen Ankunfts- bzw. Abfahrthaltestellen rund um den Bahnhof Zug. Wichtig ist auch, dass der Finanzierungsschlüssel derart ausgestaltet wird, dass die ZVB betrieblich und unternehmerisch eine Zukunft hat und sich nicht mit neuen Kosten, die ihre Wettbewerbsfähigkeit schmälern, konfrontiert sieht.

Die Abstimmung für Eintreten ergab: Für Eintreten 12 Stimmen, gegen Eintreten 0 Stimmen, Enthaltungen keine.

6. Detailberatung

In der Detailberatung wurde zu § 2 Abs. 1 und 2 ein Antrag gestellt, dass die für den Landtausch zugrunde liegenden m²-Preise für die Zone ÖIB des Gaswerksareals ergänzend durch die kantonale Schätzungskommission zu bewerten seien, da dies bisher nicht geschehen sei. Der Regierungsrat führte dazu aus, dass ein sehr erfahrener privater Schätzer mit guten Kenntnissen des Zuger Immobilienmarkts mit der Schätzung beauftragt worden sei. Zudem sei die Schätzung auch von der Stadt Zug anerkannt und vom grossen Gemeinderat der Stadt abgesegnet worden. Eine neuerliche Schätzung hätte allenfalls eine grosse zeitliche Verzögerung zur Folge. Aus der Kommission wurde geltend gemacht, dass eine Anpassung der m²-Preise allenfalls nur eine kleine Korrektur des gesamten Finanzierungsvolumens ergeben würde, was die zeitliche Verzögerung nicht rechtfertigen würde.

Die Abstimmung zum Antrag ergab:

Für den Antrag:	1 Stimmen
Für den Antrag des Regierungsrats:	8 Stimmen
Enthaltungen:	keine

Zu den übrigen Bestimmungen des Beschlusses wurden keine Anträge gestellt.

7. Schlussabstimmung

Die Schlussabstimmung ergab:

Für den Antrag des Regierungsrats:	10 Stimmen
Gegen den Antrag des Regierungsrats:	2 Stimmen
Enthaltungen:	keine

8. Antrag

Die Kommission beantragt Ihnen mit 10 zu 2 Stimmen ohne Enthaltungen, auf die Vorlage Nr. 2855.2 - 15748 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 24. September 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der vorberatenden Kommission

Der Präsident: Moritz Schmid