



**Kantonsratsbeschluss
betreffend Objektkredit für den Bau und die Investitions-Folgekosten der S-Bahn-
Haltestelle Steinhausen Rigiblick**

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 5. April 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Beschluss vom 18. Dezember 2003 hat der Kantonsrat einen Projektierungskredit von 6.2 Mio. Franken für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug genehmigt. Die Projekte Doppelspurausbau Cham-Freudenberg sowie der Ausbau der Stadtbahnlinie S2 zwischen Baar Lindendepark und Walchwil wurden bereits realisiert. Mit dem Auflage- und Bauprojekt der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick liegt nun eine weitere Ergänzung der Stadtbahn Zug vor. Wir unterbreiten Ihnen nachstehend den Antrag betreffend Objektkredit für den Bau und die Investitions-Folgekosten der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick und gliedern den damit verbundenen Bericht wie folgt:

1.	In Kürze	2
2.	Ausgangslage	2
2.1.	Planerische Grundlagen	2
2.2.	Agglomerationsprogramm	3
3.	Projektbeschrieb	4
3.1.	Haltestelle und Erschliessung	4
3.2.	Gestaltung und Ausrüstung	4
3.3.	Land- und Rechtserwerb	5
3.4.	Ablauf der Bauarbeiten	5
3.5.	Umwelt	6
4.	Finanzielle Auswirkungen	6
4.1.	Gesetzliche Grundlagen	6
4.2.	Bisherige Kosten	7
4.3.	Kostenvoranschlag	7
4.4.	Kostenteiler	7
4.5.	Folgekosten	8
4.6.	Objektkredit	9
5.	Verfahrensfragen und Termine	10
5.1.	Verfahren	10
5.2.	Termine	10
6.	Antrag	10

1. In Kürze

Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick werden die Gebiete Sumpf- / Turmstrasse und Chamerried in den Gemeinden Steinhausen und Cham, welche über eine grosse Anzahl Arbeitsplätze verfügen, bahnseitig direkt erschlossen. Die neue Haltestelle wird mit der S9 Zürich - Affoltern am Albis - Zug ab Dezember 2012 halbstündlich in beide Richtungen bedient. Bestandteil der S-Bahn-Haltestelle bildet zudem eine Personenunterführung. Der Regierungsrat beantragt einen Objektkredit von 10.65 Mio. Franken für den Bau und 970'000 Franken für die Investitions-Folgekosten.

Mit der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick (vormals Sumpf) wird ein Bauvorhaben des kantonalen Richtplans umgesetzt, welches zum Ziel hat, die Gebiete Sumpfstrasse / Turmstrasse und Chamerried in den Gemeinden Steinhausen und Cham bahnseitig direkt zu erschliessen und eine Verbindung für den Langsamverkehr zu schaffen. Die in der Haltestelle integrierte Personenunterführung ist im Richtplan der Gemeinde Steinhausen als Fuss- / Radwegverbindung vorgesehen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes wurden die S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick sowie die Personenunterführung angemeldet. Vom Bund werden dafür Beiträge in Aussicht gestellt.

SBB übernimmt Bauherrschaft

Die Bauherrschaft wird durch die SBB wahrgenommen. Sie projiziert und realisiert den Bau der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick im Auftrag des Kantons Zug. Das Amt für öffentlichen Verkehr begleitet und überwacht die Realisierung und stellt die vertragskonforme Erstellung sicher. Die Baurealisierung wird zeitlich optimiert und auf die Nachbarprojekte Bustrasse Unterführung Sumpf sowie Sanierung des Bahntunnels Landikon (Kanton Zürich) abgestimmt. Der Baubeginn ist im November 2011 und die Inbetriebnahme im Dezember 2012 vorgesehen.

Bund und Gemeinde Steinhausen beteiligen sich an den Kosten

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredites von 10.65 Mio. Franken für den Bau und 970'000 Franken für die Investitions-Folgekosten über 25 Jahre (2013 bis 2037). Erforderlich ist ein referendumsfähiger Beschluss des Kantonsrates. Die Gemeinde Steinhausen leistet einen Beitrag von ca. 2 Mio. Franken an die Personenunterführung. Der Bund wird sich voraussichtlich mit ca. 2.4 Mio. Franken aus dem Agglomerationsprogramm an den Beiträgen des Kantons und der Gemeinde Steinhausen beteiligen.

Mit der Vorlage verschafft der Regierungsrat dem strategischen Ziel, der gezielten Optimierung bzw. des gezielten Ausbaus der Infrastruktur im Kanton Zug Nachachtung.

2. Ausgangslage

2.1. Planerische Grundlagen

Die S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick (frühere Bezeichnung: Steinhausen Sumpf) ist Bestandteil des kantonalen Richtplans (V 5.2). Sie ist räumlich abgestimmt und festgesetzt. Die nun projektierte Haltestelle liegt an der Strecke Zürich Altstetten - Affoltern am Albis - Zug, zwischen dem Bahnhof Steinhausen (Distanz ca. 800 m) und der Stadtbahn-Haltestelle Zug Cholermüli (Distanz ca. 1000 m). Es ist vorgesehen, die neue Haltestelle mit der S9 Zürich - Affoltern am Albis - Zug ab Dezember 2012 halbstündlich in beide Richtungen zu bedienen. Die betriebliche bzw. fahrplantechnische Machbarkeit dieses zusätzlichen Halts wurde durch die SBB bestätigt.

Der Regierungsrat hat in seiner Strategie 2010 - 2018 das strategische Ziel der Optimierung und des gezielten Ausbaus der Infrastruktur aufgenommen. Damit soll der Kanton gezielt und wirksam in Schlüsselinfrastrukturen investieren und damit eine gute Erschliessung sichern. Mit der neuen Haltestelle Steinhausen Rigiblick können diese Ziele erreicht werden, da damit die S-Bahnlinie 9 aufgewertet und ein grosses Arbeitsgebiet in den Gemeinden Cham und Steinhausen verkehrsmässig besser erschlossen wird.

Der Richtplan der Gemeinde Steinhausen sieht eine Fuss- / Radwegverbindung zwischen Sumpfstrasse / Turmstrasse und Chamberried vor. Mit der im vorliegenden Haltestellenprojekt integrierten Personenunterführung wird nebst der Erschliessung der Haltestelle auch dieses Bedürfnis abgedeckt. Im Gebiet Sumpfstrasse / Turmstrasse sowie im benachbarten Chamberried befinden sich oder entstehen noch zahlreiche Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe. Das Erschliessungspotenzial ist gross, die Arbeitsplätze in diesem Gebiet können mit der neuen Haltestelle bahnseitig direkt erschlossen werden. Die Anzahl Ein- und Aussteigende pro Tag (Montag bis Freitag) wird von der SBB für 2013 mit 600 Personen prognostiziert. Dies ist vergleichbar mit den Frequenzen an den bestehenden Stadtbahn-Haltestellen Baar Neufeld (624 Personen) und Zug Chollermüli (652 Personen) im Jahr 2008.

Unter Federführung des Kantons Zug wurde anfangs 2009 ein Vorprojekt ausgearbeitet. Da langfristig auf diesem Streckenabschnitt ein Ausbau auf Doppelspur geplant ist und das Servicegleis S41 auf der Westseite weiterhin benötigt wird, kam nur eine aufwärtskompatible Peronanlage auf der Ostseite der Bahnlinie in Frage. Mit der Projektierung des Auflage- und Bauprojekts sowie der Unternehmer-Ausschreibung wurde 2010 die SBB beauftragt, was auch für die Realisierungsphase geplant ist. Das Auflageprojekt wurde im September 2010 dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Die Plangenehmigung (Baubewilligung) wird im August 2011 erwartet, was dem Zeitplan für die geplante Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick im Dezember 2012 (Fahrplanwechsel) entsprechen würde.

2.2. Agglomerationsprogramm

Der Kanton Zug hat im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes die Realisierung der neuen S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick und der dazugehörigen Personenunterführung in der Tranche A angemeldet. Vom Bund werden dafür Beiträge in Aussicht gestellt. Voraussetzungen dafür sind mit dem Bund abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen vor Baubeginn. Da der Bund Finanzierungsvereinbarungen üblicherweise erst auf Grundlage eines bewilligten Projekts sowie eines Finanzierungsbeschlusses (rechtsgültiger Kantonsratsbeschluss) erstellt, was in diesem Falle zu Verzögerungen führen würde, wurde ein Gesuch um vorzeitigen Baubeginn (Bestellung Sicherungs- und Signaltechnologie, Submissionsarbeiten und Ausführungsprojektierung) beim zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Im Interesse der zeitgerechten Inbetriebnahme der Haltestelle bewilligte das BAV das Gesuch mit Schreiben vom 15. Dezember 2010. Für die Personenunterführung wurde ebenfalls mit Schreiben vom 11. Februar 2010 der vorzeitige Baubeginn beim zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) beantragt. Der Bund hat in Aussicht gestellt, dass er sich mit ca. 2.4 Mio. Franken an den Kosten beteiligen wird (vgl. Ziff. 4.4).

3. Projektbeschreibung

3.1. Haltestelle und Erschliessung

Die Anordnung des einseitigen 320 m langen und 3 m breiten Perrons erfolgt - abgestimmt auf einen allfälligen späteren Doppelspurausbau - auf der Ostseite der Bahnlinie. Der ostseitige Zugang zur Haltestelle erfolgt über die bestehende Turmstrasse (geplante Bushaltestelle), von welcher der Perron über eine 2.50 m breite Treppe und Rampe erreichbar ist. Auf der Westseite erreicht man die Haltestelle ab der Hinterbergstrasse über die bestehende Quartiererschliessung zwischen der Hinterbergstrasse Nr. 34 und Nr. 36 (Bushaltestelle Riedstrasse). Eine zusätzliche Erschliessung entlang des Bahngleises aus südlicher Richtung (Prisma I + II) ist im kantonalen Projekt Bustrasse Unterführung Sumpf integriert. Mit der geplanten Brücke über den Dorfbach im Bereich Prisma erfolgt zudem eine optimale Anbindung an das bestehende Radwegnetz. Als Fuss- und Radwegverbindung zwischen West- und Ostseite sowie als Zugang zum Perron wird eine rund 14 m lange und 4.50 m breite Personenunterführung erstellt. Beide Zugänge zur Personenunterführung werden mit einer 3.50 m breiten Treppe und Rampe ausgestattet.

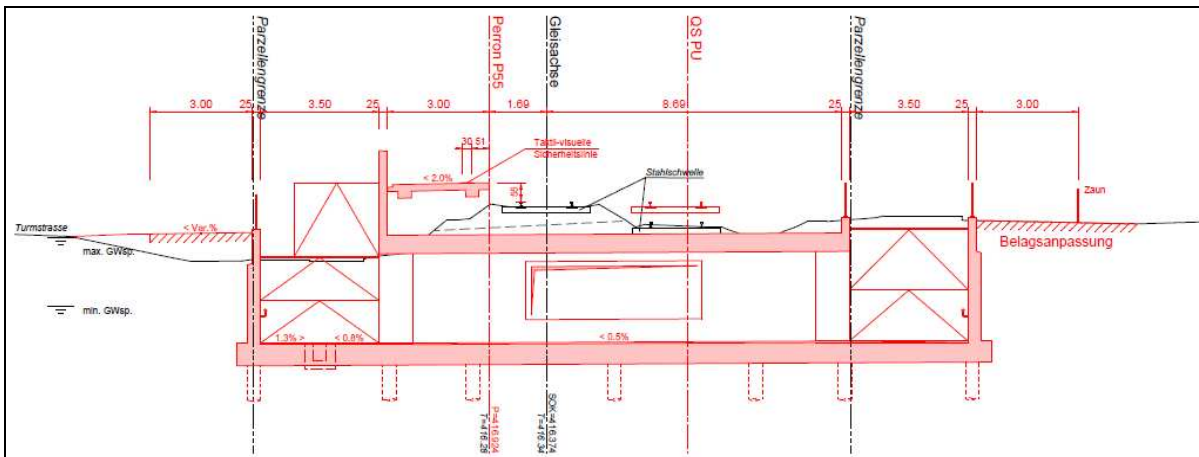


Abb. 2: Längsschnitt durch die Personenunterführung

Der gesamte Perronbereich sowie die Personenunterführung werden mit Betonrammpfählen in den tragenden Seebodenlehmschichten fundiert. Die vorgefertigten Perronelemente haben im Regelfall eine Länge von 8 Metern. Die Gleisgeometrie des Hauptgleises bleibt bestehen, da diese bereits im Zusammenhang mit der Oberbauerneuerung 2010 auf das Haltestellenprojekt abgestimmt wurde. Das Servicegleis S41 wird im Bereich der Personenunterführung um 51 cm auf das gleiche Niveau wie das Hauptgleis angehoben, um genügend Überdeckung der Personenunterführung resp. genügend Schichtstärke für den Oberbau zu gewährleisten. Zudem ist auf eine Länge von ca. 140 Metern eine Verschiebung des Servicegleises um max. 43 cm notwendig, um den nach Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB EBV) vorgeschriebenen Gleisabstand von 4.20 m zu erreichen.

3.2. Gestaltung und Ausrüstung

Die Gestaltung und Ausrüstung der Haltestelle wird in Analogie zu den bestehenden Stadtbahn-Haltestellen und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten behindertengerecht gestaltet. Sie verfügt über einen witterungsgeschützten Wartebereich und die übliche Ausrüstung (Fahrgastinformation, Beleuchtung, Sitzbänke, Billettautomat, Zugsabfahrtsanzeige, etc.). Kundinnen und Kunden werden entlang der gut erkennbaren, roten Leitmauer auf den Perron gelenkt. Total 63 gedeckte Veloabstellplätze werden auf der Ost- und Westseite erstellt und er-

gängen die Haltestellenausüstung. Auf beiden Seiten werden die entsprechenden Bodenplatten so dimensioniert, dass bei Bedarf weitere 42 Veloabstellplätze nachgerüstet werden können.

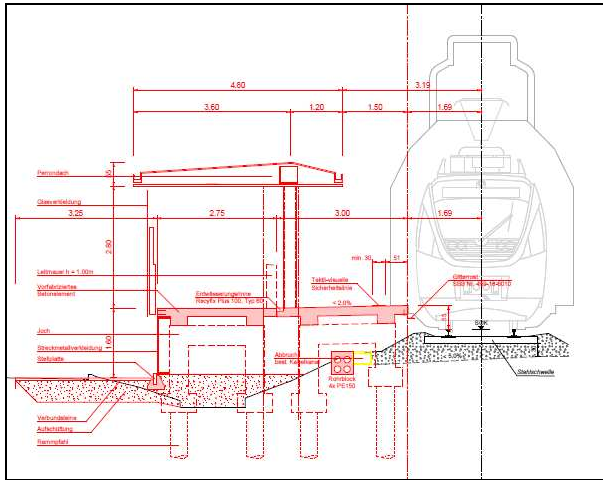


Abb. 3: Querschnitt durch den Wartebereich



Abb. 4: Typische Gestaltung Stadtbahn-Haltestellen

3.3. Land- und Rechtserwerb

Auf der Ostseite werden ca. 130 m² und auf der Westseite ca. 180 m² Land von Dritten erworben. Für die Baustellenzufahrt und die Installation werden rund 6100 m² Land vorübergehend beansprucht. Die benötigten Zustimmungen der Eigentümer konnten bereits vertraglich gesichert werden. Das von der SBB benötigte Land wird, wie im Eisenbahngesetz vorgesehen, kostenlos zur Verfügung gestellt. Die zur Erschliessung der Haltestelle benötigten Benutzungsrechte werden von der Gemeinde Steinhausen sichergestellt.

3.4. Ablauf der Bauarbeiten

Die Bauarbeiten finden mehrheitlich während den üblichen Arbeitszeiten statt. Aus betrieblichen Gründen sowie um die Produktion im direkt angrenzenden Gewerbegebäude nicht zu beeinträchtigen, lässt es sich aber nicht vermeiden, dass gewisse Tätigkeiten wie der Ein- und Ausbau der Hilfsbrücke und die Rammarbeiten ausserhalb der üblichen Arbeitszeiten sowie in Nachtintervallen ausgeführt werden müssen. Die Baurealisierung wird zeitlich optimiert und auf die Nachbarprojekte Bustrasse Unterführung Sumpf sowie Sanierung des Bahntunnels Landikon (Kanton Zürich) abgestimmt. Folgender Bauablauf ist vorgesehen:

- Vorbereitungsarbeiten und Leitungsanpassungen
- Gleisanpassung Servicegleis S41
- Rammarbeiten für Pfähle und Spundwände
- Einbau Hilfsbrücke
- Ausbau der Baugrube für Personenunterführung inkl. Zugänge zwischen den Spundwänden inkl. Wasserhaltung durch Wellpoint-Lanzen
- Erstellen des Kabelrohrblockes und der Kabelschächte
- Erstellen der Personenunterführung und der Perronelementjoche inkl. Standorte Fahrleitungsmasten
- Ziehen der Spundwände und Ausbau der Hilfsbrücke
- Stellen der Fahrleitungsmasten und Umhängen der Fahrleitung
- Einheben der Perronelemente
- Erstellen Technikgebäude
- Erstellen der Perrondachstützen und Montage des Perrondachs
- Installation der Geländer, Handläufe, Beleuchtung und Perronmöblierung
- Erstellen der Veloabstellplätze
- Erstellen der Gehwege und Wiederherstellen der Umgebung

3.5. Umwelt

Da die Kosten des Projekts unter 40 Mio. Franken liegen, ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgeschrieben. Die Verträglichkeit mit den massgebenden Gesetzen und Verordnungen wurde jedoch, basierend auf der Checkliste für nicht UVP-pflichtige Eisenbahnbauvorhaben des BAV, überprüft. Im Rahmen des Auflageprojekts wurde ein Umweltbericht erstellt, welcher spezifische Massnahmen im Bereich Naturschutz (Reptilienlebensraum und schutzwürdige Vegetation) aufzeigt. In den Umweltbereichen Baulärm, Luft, Abfälle sowie Gewässer- und Bodenschutz sind übliche Standardmassnahmen vorgesehen.

4. Finanzielle Auswirkungen

4.1. Gesetzliche Grundlagen

Nach der Gesetzgebung des Bundes (Art. 3 Abs. 4 SBB-Gesetz; SR 742.31) haben sich Dritte (wie z.B. Kantone) an Investitionen und Leistungen, die von ihnen bestellt werden und die nicht Bestandteil des Grundauftrags der SBB sind (z.B. Haltestellen, Anlagen für den Regionalverkehr), angemessen zu beteiligen. Nur für Investitionen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Grundauftrag erhalten die SBB vom Bund finanzielle Mittel im Rahmen der Leistungsvereinbarung.

Die S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick sowie die dazugehörige Personenunterführung sind im aktuellen Agglomerationsprogramm des Bundes enthalten. Laut Entwurf des von den Bundesstellen genehmigten Programms stellt der Bund eine Kostenbeteiligung in Aussicht. Für die Haltestelle kann mit 1.49 Mio. Franken und für die Personenunterführung mit 0.94 Mio. Franken Bundesbeteiligung gerechnet werden (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung). Für die Haltestelle wird der Bundesbeitrag vom BAV an die SBB ausbezahlt (Bereich Schienenverkehr). Für die Personenunterführung (Bereich Strassen- und Langsamverkehr) wird der Bundesbeitrag vom ASTRA an den Kanton ausbezahlt. Die Mitfinanzierung durch den Bund bedingt, das Vorliegen eines Finanzierungsbeschlusses (rechtsgültiger Kantonsratsbeschluss) sowie die darauf vom Bund bewilligte Finanzierungsvereinbarung.

Gemäss § 7 des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (BGS 751.31) kann der Kanton unter dem Titel "Anlagen von zentraler Bedeutung" Beiträge für

neue Bahnstationen sprechen. Die S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick (vormals Sumpf) ist im kantonalen Richtplan festgesetzt.

4.2. Bisherige Kosten

Die bisherigen Kosten für das Vorprojekt 2009, das Auflageprojekt 2010 und die laufenden Kosten für das Bauprojekt und die Submission 2011 in der Höhe von rund 770'000 Franken wurden resp. werden dem vom Kantonsrat am 18. Dezember 2003 beschlossenen Projektierungskredit für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug von 6.2 Mio. Franken belastet.

4.3. Kostenvoranschlag

Gemäss Kostenvoranschlag der SBB vom 15. Februar 2011 betragen die Investitionskosten für den Bau der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick rund 9.675 Mio. Franken. Für Kostenabweichungen und Unvorhergesehenes werden 10 % dazugerechnet. Bund und Kanton leisten ihren Beitrag an die aktivierbaren Investitionen als zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen. Nicht aktivierbare Kosten werden à-fonds-perdu finanziert. A-Fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand sind Subventionen und unterliegen der Vorsteuerminderungsregelung. Die Vorsteuerminderungsregelung wird den Investitionskosten zum jeweils anwendbaren Satz der Mehrwertsteuer (MwSt.) zugeschlagen. Die Gesamtkosten (Preisstand Oktober 2010, exkl. MwSt. und Teuerung) belaufen sich auf rund 10.65 Mio. Franken:

Haltestelle	Fr.	6'029'220
Personenunterführung	Fr.	<u>3'645'480</u>
Total Investitionskosten	Fr.	9'674'700
+ Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.	<u>975'300</u>
Total Investitionskosten, exkl. MwSt.	Fr.	10'650'000

Wegen des sehr schlechten Baugrundes im Gebiet Sumpf, der benötigten Personenunterführung sowie der erforderlichen Perronlänge von 320 Metern (vgl. Stadtbahnzug Linie S1: 150 m, Linie S2: 80 m), welche der Zugskompositionslänge auf der S 9 entsprechen, fallen die Investitionskosten höher aus als bei bisherigen Haltestellen.

4.4. Kostenteiler

Der Kanton Zug übernimmt die Kosten für die Haltestelle (Hst.). Die Kosten für die Personenunterführung (PU), welche als Langsamverkehrsverbindung im gemeindlichen Richtplan enthalten ist, werden zwischen Kanton und Gemeinde Steinhausen hälftig aufgeteilt. Es werden die effektiv angefallenen Kosten abgerechnet. Der Gemeinderat Steinhausen stimmte diesem Kostenteiler mit Beschluss vom 21. Februar 2011 zu, prüft jedoch noch, ob die Kostenbeteiligung der Gemeindeversammlung vom 30. Juni 2011 unterbreitet werden muss. Der vereinbarte Kostenteiler zeigt sich wie folgt:

Investitionskosten Haltestelle	Fr.	6'029'220
+ Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.	<u>607'802</u>
Total Investitionskosten Haltestelle, exkl. MwSt.	Fr.	6'637'022
- 100 % Kanton Zug	Fr.	6'637'022
Investitionskosten Personenunterführung	Fr.	3'645'480
+ Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.	<u>367'498</u>
Total Investitionskosten Personenunterführung, exkl. MwSt.	Fr.	4'012'978
- 50 % Kanton Zug	Fr.	2'006'489
- 50 % Gemeinde Steinhausen	Fr.	2'006'489

Die Haltestelle sowie die Personenunterführung sind jeweils im Agglomerationsprogramm des Bundes enthalten. Laut Entwurf des von den Bundesstellen genehmigten Programms wird folgende Kostenbeteiligung (Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt. und Teuerung) durch den Bund in Aussicht gestellt:

Total Kostenbeteiligung Bund, exkl. MwSt.	Fr.	<u>2'430'000</u>
- Anteil an Investitionskosten Hst. (SBB)	Fr.	1'490'000
- Anteil an Investitionskosten PU (Kt. und Gde.)	Fr.	940'000

Für die Haltestelle geht der Bundesbeitrag von 1.49 Mio. Franken vom BAV direkt an die SBB. Für die Personenunterführung wird der Bundesbeitrag von Fr. 940'000 vom ASTRA an den Kanton ausbezahlt (gemäss Kapitel 4.1 Gesetzliche Grundlagen). Der Kanton überweist der Gemeinde Steinhausen rund Fr. 440'000 (entsprechend der Kostenbeteiligung an Projektierung und Realisierung). Die Nettobeteiligung von Bund (2.43 Mio. Franken) und Gemeinde Steinhausen (1.567 Mio. Franken) beträgt total rund Fr. 3.997 Mio. Die Nettobelastung für den Kanton Zug beläuft sich somit auf rund 6.653 Mio. Franken (exkl. MwSt., Bahnsteuerungsindex BTI: 116.5 im Oktober 2005, 126.8 im Oktober 2010).

Die Höhe der jährlichen Bundesbeteiligung aus dem Infrastrukturfonds richtet sich nach dessen Liquidität. Folglich könnten sich die Zahlungen der Bundesbeiträge über mehrere Jahre hinaus erstrecken. Dies führt gegebenenfalls zu einer Vor- oder Zwischenfinanzierung der Bundesbeiträge durch den Kanton und die Gemeinde Steinhausen. Durch den beantragten Bruttokredit wird diesem Umstand Rechnung getragen.

4.5. Folgekosten

Die Investitions-Folgekosten (Unterhalt) der Haltestelle werden im gleichen Verhältnis getragen wie bei den im 2009 und 2010 erstellten Haltestellen Casino und Oberwil (80 % durch den Kanton Zug, 20 % durch die SBB). Es sind dies der bauliche Unterhalt (Reparatur von Anlageteilen) und der betriebliche Unterhalt (Behebung kleinerer Schäden, Wartung der technischen Anlagen, Reinigung der Anlageteile, Winterdienst, Leuchtmittel und Energielieferung). Diese werden kapitalisiert für 25 Jahre (2013-2037) mit einem einmaligen Beitrag an die SBB abgegolten. Diese Abgeltungsform entspricht derjenigen der bisherigen Haltestellen der Stadtbahn Zug. Gemäss Vertragsentwurf der SBB vom 9. März 2011 betragen die Investitions-Folgekosten rund 880'000 Franken. Diese sind grösstenteils abhängig von den effektiv abgerechneten Baukosten. Für Kostenabweichungen und Unvorhergesehenes werden daher 10 % dazugerechnet.

Total Investitionskosten-Folgekosten	Fr.	880'000
+ Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.	<u>90'000</u>
Total Investitionskosten-Folgekosten, exkl. MwSt.	Fr.	970'000

Gemäss § 4 Abs. 6 Bst. e des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (BGS 751.31) erstellen und unterhalten die Gemeinden die Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinde Steinhausen ist daher für den Unterhalt der Zugänge zur Haltestelle (inkl. Personenunterführung) sowie der Einstellanlagen für Zweiräder zuständig. Die Investitions-Folgekosten für die Gemeinde Steinhausen sind nicht in dieser Kantonsratsvorlage enthalten und sind zwischen der SBB und der Gemeinde Steinhausen separat zu regeln.

Es ist vorgesehen die neue Haltestelle mit der S9 Zürich - Affoltern am Albis - Zug ab Dezember 2012 (Fahrplan 2013) halbstündlich in beide Richtungen zu bedienen. Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick verändert sich der interkantonale Verteilungsschlüssel aufgrund der zusätzlichen Halte auf Kantonsgebiet. Dies hat direkte Auswirkungen auf die jährliche Abgeltung. Im Weiteren steigen die Kosten auf der Linie S9 in den kommenden Jahren jährlich leicht an. Grund dafür ist der Ersatz der Doppelstockzüge der 1. Generation der S-Bahn Zürich durch neues Rollmaterial. Gegenüber der Abgeltung 2011 wird die Abgeltung 2013 des Kantons Zug für die Linie S9 voraussichtlich um 223'000 Franken auf rund 1.34 Mio. Franken ansteigen.

4.6. Objektkredit

Der Antrag für den Bau und Unterhalt der S-Bahn-Haltestelle umfasst die gesamten Investitionskosten, brutto (gemäss Kapitel 4.3 Kostenvoranschlag) sowie die Investitions-Folgekosten (gemäss Kapitel 4.5 Folgekosten). Diese werden der Verwaltungsrechnung (Investitionsrechnung, Kontogruppe 2035 "Amt für öffentlichen Verkehr") belastet.

Objektkredit brutto, exkl. MwSt.	Fr. <u>10'650'000</u>
Investitions-Folgekosten, exkl. MwSt.	Fr. <u>970'000</u>

Die finanziellen Auswirkungen präsentieren sich wie folgt:

A	Investitionsrechnung	2011	2012	2013	2014
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	600'000	6'000'000	2'800'000	
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	800'000	9'850'000	970'000	
	effektive Einnahmen	200'000	3'797'000		
B	Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen	60'000	654'000	868'600	781'740
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	60'000	659'300	690'370	621'333
C	Laufende Rechnung* (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand	1'117'000	1'184'000	1'340'000	1'343'000
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand	1'117'000	1'184'000	1'340'000	1'343'000
	effektiver Ertrag				

*) Es handelt sich um die auf den Kanton Zug entfallenden Kosten für den Betrieb der S9, die jeweils im Rahmen des Budgetprozesses zu bewilligen sind.

Die Mittel für den Kantonsbeitrag sind im Finanzplan 2011 bis 2013 eingestellt. Der Investitionsbeitrag wird nach Abzug der erwarteten Bundesbeiträge und des Gemeindebeitrages mit einem Pauschalsatz von 10 % pro Jahr degressiv abgeschrieben.

5. Verfahrensfragen und Termine

5.1. Verfahren

Gemäss Art. 18 des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) dürfen Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt. Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt.

Die Bauherrschaft wird durch die SBB wahrgenommen. Sie projiziert und realisiert den Bau der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick im Auftrag des Kantons Zug. Die Arbeitsvergaben der SBB erfolgen unter Anwendung der geltenden Bestimmungen des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen sowie dessen Verordnung. Das Amt für öffentlichen Verkehr begleitet und überwacht die Realisierung und stellt die vertragskonforme Erstellung sicher. Die neue Eisenbahnanlage wird Eigentum der SBB. Dies entspricht dem Vorgehen bei den bereits erstellten Haltestellen der Stadtbahn Zug.

Das Vorprojekt der S-Bahn-Haltestelle Steinhausen Rigiblick wurde im April 2009 den Gemeinde Steinhausen und Cham sowie den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Anregungen daraus konnten berücksichtigt werden. Das darauf erarbeitete Auflageprojekt wurde der Baudirektion sowie der Direktion des Innern Ende September 2010 zur Vernehmlassung zugestellt, vom 15. Oktober bis 15. November 2010 öffentlich aufgelegt und im Gelände ausgesteckt. Die im Rahmen der Vernehmlassung eingegangenen Anträge wurden aufgenommen und dem BAV als Genehmigungsbehörde weitergeleitet.

5.2. Termine

Die Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 (Fahrplan 2013) vorgesehen. Der Zeitplan ist eng, aber aufgrund der bisherigen Erfahrung mit der Stadtbahn Zug realistisch:

- Plangenehmigungsverfügung Bund voraussichtlich August 2011
- Baubeginn November 2011
- Inbetriebnahme Dezember 2012

6. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2038.2 - 13736 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 5. April 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Matthias Michel

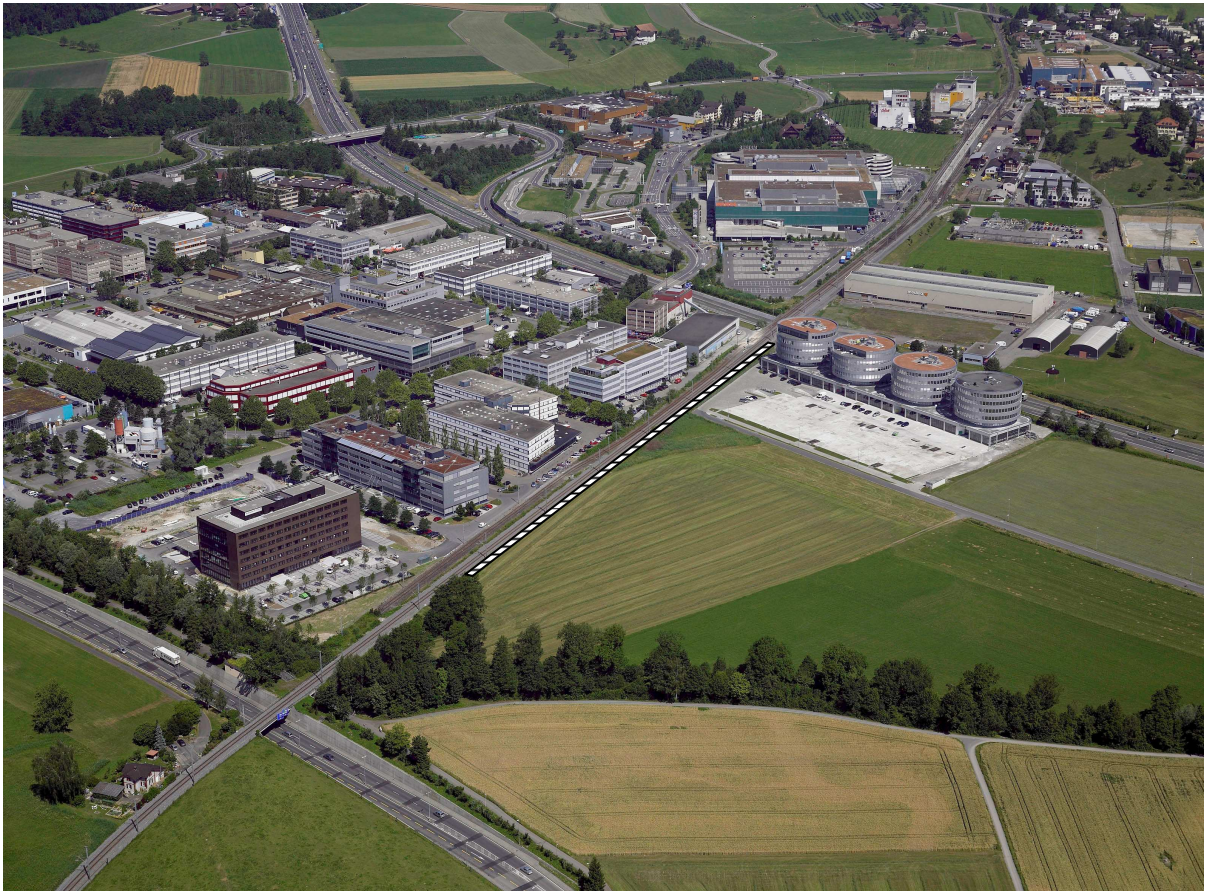
Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilagen:

1. Übersichtsplan (schematisch)
2. Situationsplan (Ausschnitt)

300/mb

1. Übersichtsplan (schematisch)



2. Situationsplan (Ausschnitt)

