

GENEHMIGUNG DER SCHLUSSABRECHNUNGEN
FÜR DAS VORPROJEKT STADTBAHN ZUG
UND
DEN OBJEKTKREDIT FÜR DIE PROJEKTIERUNG UND DEN BAU DER
1. ETAPPE DER STADTBAHN ZUG

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 17. MAI 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen gemäss § 28 Abs. 3 des Finanzhaushaltgesetzes vom 28. Februar 1985 (BGS 611.1) die Schlussabrechnung für die 1. Etappe der Stadtbahn Zug und gliedern den damit verbundenen Bericht wie folgt:

1. Das Wichtigste in Kürze
2. Ausgangslage und Vorgeschichte
3. Schlussabrechnung Vorprojektkredit
4. Schlussabrechnung Objektkredit und Beitrag Unterführungen
5. Überprüfung durch die Finanzkontrolle
6. Antrag

1. Das Wichtigste in Kürze

Der vom Kantonsrat am 24. April 1997 bewilligte Kredit von 450'000 Franken für die Ausarbeitung eines Vorprojekts für ein Stadtbahnkonzept in der Region Zug schliesst mit Ausgaben von 451'004 Franken ab.

Am 31. August 2000 bewilligte der Kantonsrat für die Projektierung und den Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug auf den Strecken Baar-Zug-Cham-Rotkreuz (Linie 1) und Zug-Walchwil-Arth-Goldau (Linie 2) einen Objektkredit von 67 Millionen Franken.

Die Projektierung und der Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug schliessen mit Kosten von 58,73 Millionen Franken ab. Dies ergibt eine Kostenunterschreitung von 8,27 Millionen Franken, was 12 % des Objektkredits ausmacht. Im Wesentlichen haben Optimierungen und Synergien im baulichen Ablauf und eine Kostenbeteiligung der SBB die Kostenunterschreitung ermöglicht.

Für den Bau von Personenunterführungen an den Haltestellen Baar Lindenpark, Zug Chollermüli, Baar SBB und Cham SBB wurde am 31. August 2000 einem ergänzenden Kredit von insgesamt maximal 3,5 Millionen Franken zugestimmt, sofern die davon profitierende Gemeinde die entstehenden Mehrkosten zu mindestens 50 % übernimmt. Die Gemeinden Zug, Baar und Cham haben insgesamt 1,51 Millionen Franken investiert. Die Kantonsbeiträge an die Unterführungen der Gemeinden betragen deshalb auch 1,51 Millionen Franken. Hauptfaktoren für die Kostenunterschreitung von 1,99 Millionen Franken sind der Verzicht auf eine zweite Unterführung im Bahnhof Baar und optimale Rahmenbedingungen für den Bau der Unterführungen.

2. Ausgangslage und Vorgeschichte

Der Kantonsrat fasste betreffend 1. Etappe der Stadtbahn Zug folgende Beschlüsse:

- Mit dem Beschluss betreffend Vorprojekt "Stadtbahn Zug" bewilligte der Kantonsrat am 24. April 1997 einen Kredit von 450'000 Franken für die Ausarbeitung eines Vorprojekts für ein Stadtbahnkonzept der Region Zug.

- Am 31. August 2000 bewilligte er für die Projektierung und den Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug auf den Strecken Baar-Zug-Cham-Rotkreuz (Linie 1) und Zug-Walchwil-Arth-Goldau (Linie 2) einen Objektkredit von 67 Millionen Franken. Für den Bau von Personenunterführungen an den Haltestellen Baar Lindenpark, Zug Chollermüli, Baar SBB und Cham SBB wurde einem ergänzenden Kredit von insgesamt maximal 3,5 Millionen Franken zugestimmt, sofern die davon profitierende Gemeinde die entstehenden Mehrkosten zu mindestens 50 % übernimmt.

Der Kantonsratsbeschluss vom 31. August 2000 wurde in der Volksabstimmung vom 4. März 2001 mit 66 % Ja-Stimmen angenommen.

Am 31. Juli 2001 reichte die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der SBB das Baugesuch für die Stadtbahn Zug beim Bundesamt für Verkehr ein. Nachdem 21 Einsprachen bereinigt werden konnten, erteilte das Bundesamt für Verkehr am 7. August 2002 die Baubewilligung.

Am 3. Dezember 2002 ermächtigte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion, den Vertrag zur schlüsselfertigen Realisierung der Infrastruktur der Stadtbahn Zug, 1. Etappe, mit der SBB zu einem Pauschalpreis von 55,3 Millionen Franken (inkl. Mehrwertsteuer) abzuschliessen. Gleichzeitig genehmigte er den Antrag der SBB und der Volkswirtschaftsdirektion zur Vergabe des Ausführungsprojekts und der Ausführungsarbeiten an folgende Arbeitsgemeinschaften:

- Bau der neuen Haltestellen an die Bietergemeinschaft SBZ, Batigroup AG/Wüest AG,
- Anpassung der bestehenden Bahnhöfe an die Arbeitsgemeinschaft Stadtbahn Zug, Anliker/Reggiori,
- Ausführung der Bahntechnik, der Sicherheitsleistungen und der Haltestellenausrüstungen an die SBB.

Der Spatenstich fand am 19. Februar 2003 am Ausgangspunkt der Stadtbahn-Linie S1 in Baar statt. In rund 22 Monaten entstanden zwischen Baar und Rotkreuz sowie zwischen Zug und Walchwil neun neue moderne Haltestellen nach einheitlichem Erscheinungsbild. Die fünf bereits bestehenden Bahnhöfe wurden baulich aufgewertet und behindertengerecht ausgestaltet. Die Haltestellen gingen im Sinne des Eisenbahngesetzes in den Besitz der SBB über. Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 nahm die Stadtbahn Zug ihren Betrieb auf.

3. Schlussabrechnung Vorprojektkredit

Im Rahmen des Vorprojekts führten Abklärungen zu Nachfrage, Angebot, Linienführung, Haltestellen, Infrastruktur, Transportsystem, Betrieb und Gesamtkonzept zwischen Herbst 1997 und Dezember 1999 zur Evaluation der 1. Etappe der Stadtbahn Zug und zum Nachweis der betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer Stadtbahn für die Region Zug.

Vorprojektkredit (KRB vom 24. April 1997)	Fr. 450'000.-
Abrechnung	Fr. <u>451'004.-</u>
Kostenüberschreitung	Fr. <u>1'004.-</u>

Dank einem hohen Mass an Eigenleistungen des Amts für öffentlichen Verkehr verblieb trotz eines aufwendigen Vorprojekts lediglich eine Kostenüberschreitung von 1'004 Franken, was 0,2 % des Kredits ausmacht.

4. Schlussabrechnung Objektkredit und Beitrag Unterführungen

4.1 Objektkredit und Beitrag Unterführungen (KRB vom 31. August 2000)

Projekt und Bau Linien 1 und 2	Fr. 51'680'000.-
Reserve	Fr. 10'646'000.-
Mehrwertsteuer (7.5 %)	Fr. <u>4'674'000.-</u>
Total Objektkredit	Fr. <u>67'000'000.-</u>
Beitrag Kanton an Unterführungen der Gemeinden	Fr. <u>3'500'000.-</u>

4.2 Abrechnung des Objektkredits

4.2.1 Generalunternehmer-Leistungen SBB

Werkpreis (inkl. Unterführungen der Gemeinden)	Fr. 61'300'000.-
Beteiligung der SBB	Fr. <u>- 6'000'000.-</u>
Vertragspreis (inkl. Unterführungen der Gemeinden)	Fr. 55'300'000.-

Zum Zeitpunkt des Kreditbeschlusses lagen noch keine Angaben über eine Kostenbeteiligung der SBB am Projekt Stadtbahn Zug vor. In Verhandlungen mit der SBB konnte eine Kostenbeteiligung im Betrag von sechs Millionen Franken ausgehandelt werden, welche im Sinn von Eigenleistungen direkt mit dem Werkpreis verrechnet wurde. Die SBB-Beteiligung umfasst einen Anteil von 2,8 Millionen Franken für den Bau der neuen Haltestellen und einen Anteil von 3,2 Millionen Franken für die Massnahmen zur Leistungssteigerung auf dem Streckennetz der SBB.

Vertragspreis (inkl. Unterführungen der Gemeinden)	Fr. 55'300'000.-
Nachträge (bewilligte Bestellungsänderungen)	Fr. <u>341'714.-</u>
Schlussabrechnung des Generalunternehmers (GU) SBB	Fr. <u>55'641'714.-</u>

4.2.2 Abgrenzung (zum Beitrag an die Unterführungen gem. Kap. 4.3)

Rückerstattung der Gemeinden für Unterführungen (Vorfinanzierung durch Kanton)	Fr. - 1'508'277.-
Beitrag Kanton an die Unterführungen (Übertrag aus dem Kredit Unterführungen)	<u>Fr. - 1'508'277.-</u>
Total Abgrenzung	<u>Fr. - 3'016'554.-</u>

4.2.3 Leistungen ausserhalb des GU-Vertrags

Projektierung (Auflageprojekt, Bauprojekt, Submission)	Fr. 3'181'704.-
Verschiedene Mandate (Fahrgastinformationssystem, Beschriftungen, Kommunikation, Corporate Design, Logistik)	Fr. 489'316.-
Umbau Bahnhof Rotkreuz	<u>Fr. 2'100'000.-</u>
Total Leistungen ausserhalb des GU-Vertrags	<u>Fr. 5'771'020.-</u>

4.2.4 Rückstellungen

Folgende Leistungen sind zum Zeitpunkt der Schlussabrechnung noch nicht abgeschlossen bzw. realisiert und werden im Verlaufe der Jahre 2006-07 abgeschlossen:

Baubewilligungsaufgabe Schutzengel	Fr. 60'000.-
Perronaufschichtung Station Oberwil	Fr. 75'000.-
Fahrgastinformation Bahnhof Baar	Fr. 80'000.-
Nacharbeiten, Optimierungen	Fr. 60'000.-
Unvorhergesehene Ergänzungsarbeiten	<u>Fr. 55'000.-</u>
Total Rückstellungen	<u>Fr. 330'000.-</u>

4.2.5 Abrechnung Objektkredit

4.2.1 Schlussabrechnung des Generalunternehmers SBB	Fr. 55'641'714.-
4.2.2 Abgrenzung	Fr. -3'016'554.-
4.2.3 Leistungen ausserhalb des GU-Vertrags	Fr. 5'771'020.-
4.2.4 Rückstellungen	<u>Fr. 330'000.-</u>
Total Abrechnung Objektkredit	<u>Fr. 58'726'180.-</u>

4.2.6 Aufwand befristete Personalstellen

Gleichzeitig mit dem Kantonsratsbeschluss wurden dem Amt für öffentlichen Verkehr drei befristete Personaleinheiten für die Projektüberwachung und die administrative Unterstützung der Projektleitung bewilligt. Über die Projektdauer von 4,5 Jahren ergibt dies 13,5 Personaljahre. Im Zeitraum vom Juli 2001 bis Dezember 2005 wurden

davon beim Amt für öffentlichen Verkehr insgesamt 9,7 Personaljahre beansprucht, was 72 % des Zeitbudgets ausmacht. Der Aufwand für das befristete Personal betrug 1,04 Millionen Franken und wurde zu Lasten der Laufenden Rechnung verbucht.

4.2.7 Kostenunterschreitung

Objektkredit	Fr. 67'000'000.-
Gesamtkosten total	Fr. - 58'726'180.-
Kostenunterschreitung	<u>Fr. 8'273'820.-</u>
Kosten befristete Personalstellen	<u>Fr. 1'040'750.-</u>

Die Kostenunterschreitung beträgt 12 %. Daran sind folgende Faktoren im Wesentlichen beteiligt: Kostenbeteiligung der SBB; Gesamtleistungsmandate mit optimaler Abstimmung des Projekts auf den anspruchsvollen Bauablauf beim Bauen unter Bahnbetrieb und mit Synergien bei der Produktion und den Installationen; Verzicht auf neue Haltestelle Oberwil Widenstrasse, stattdessen Anpassung der bestehenden Station Oberwil.

4.3 Abrechnung des Beitrags an die Unterführungen der Gemeinden

Für den Bau von Unterführungen anstelle von Überführungen an den Haltestellen Baar Lindenpark, Zug Chollermüli, Baar SBB und Cham SBB wurde ein ergänzender Kredit von insgesamt maximal 3,5 Millionen Franken bewilligt, sofern die davon profitierende Gemeinde die entstehenden Mehrkosten zu mindestens 50 % übernimmt.

4.3.1 Abrechnung

Beiträge des Kantons (50 %) an die Mehrkosten von Unterführungen anstelle von Überführungen:

Cham Bahnhof	Fr. 252'349.-
Zug Chollermüli	Fr. 544'402.-
Baar Lindenpark	Fr. 711'526.-
Abrechnung Beiträge des Kantons an die Unterführungen der Gemeinden	<u>Fr. 1'508'277.-</u>

4.3.2 Kostenunterschreitung

Beitragskredit für Unterführungen	Fr. 3'500'000.-
Abrechnung	Fr. -1'508'277.-
Kostenunterschreitung	<u>Fr. 1'991'723.-</u>

An der Kostenunterschreitung sind folgende Faktoren massgeblich beteiligt: Verzicht auf eine zweite Unterführung im Bahnhof Baar; Deckelbauweise statt aufwendige konventionelle Hilfsbrücken bei den Unterführungen Chollermüli und Lindenpark; Reduktion des Standards der Unterführung Cham; geringere bauliche Einschränkungen dank Ausserbetriebnahme Gleis 1 im Bahnhof Cham während den Bauarbeiten.

5. Überprüfung durch die Finanzkontrolle

Die kantonale Finanzkontrolle hat die Schlussabrechnung für das Vorprojekt Stadtbahn Zug und die Schlussabrechnung des Objektkredits für die Projektierung und den Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug sowie die Beiträge des Kantons an die Mehrkosten von Unterführungen anstelle von Überführungen geprüft. In ihrem Bericht Nr. 10 - 2006 vom 30. Januar 2006 stellt sie fest, dass ordnungsgemäss abgerechnet wurde und die tatsächlichen Zahlungen mit den in der Staatsbuchhaltung verbuchten Zahlungen übereinstimmen.

Die Finanzkontrolle empfiehlt, die vorliegende Abrechnung zu genehmigen.

A)	Investitionsrechnung	2006	2007	2008	2009
1.	-> für Immobilien, Beteiligungen und Investitionsbeiträge:				
	• bereits geplante Ausgaben	150'000	0	0	0
	• bereits geplante Einnahmen	0	0	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	• effektive Ausgaben	150'000	180'000	0	0
	• effektive Einnahmen	0	0	0	0
3.	-> für Einrichtungen, Mobiliar, Fahrzeuge und Informatik:				
	• bereits geplante Ausgaben				
	• bereits geplante Einnahmen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	• effektive Ausgaben				
	• effektive Einnahmen				

B)	Laufende Rechnung	2006	2007	2008	2009
5.	• bereits geplanter Aufwand				
	• bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	• effektiver Aufwand				
	• effektiver Ertrag				

6. Antrag

Das Projekt konnte erfolgreich und kostenbewusst abgeschlossen werden. Ein gutes Zusammenspiel aller Beteiligten war der Schlüssel zum Erfolg. Die Stadtbahn Zug und mit ihr das vernetzte Gesamtangebot von Bahn und Bus funktionieren gut und sind auf Kurs. Eine erste Bilanz nach gut einem Betriebsjahr zeigt erfreuliche Ergebnisse: Im reinen S-Bahnverkehr konnte die Stadtbahn Frequenzsteigerungen von bis zu 130 % erreichen und damit die Erwartungen erfüllen. Insgesamt erhöhte sich die Anzahl der Reisenden im öffentlichen Verkehr gegenüber dem Vorjahr um 6 %. Das ist der vierfache Wert des durchschnittlichen Wachstums von 1,5 % der vorangegangenen fünf Jahre. Innerer kurzer Zeit war es möglich, ein neues innovatives Verkehrskonzept umzusetzen. Das System erhält gute Noten, wie eine repräsentative Umfrage des Amtes für öffentlichen Verkehr zeigt: Neun von zehn Zugerinnen und Zugern äussern grosse Zufriedenheit mit dem ausgebauten Angebot von Stadtbahn und Bus.

Der Regierungsrat **b e a n t r a g t**, die Schlussabrechnungen

1. Vorprojekt Stadtbahn Zug,
2. Objektkredit für die Projektierung und den Bau der 1. Etappe der Stadtbahn Zug und Beitrag an die Unterführungen der Gemeinden bei den Stadtbahn-Haltestellen,

seien zu genehmigen.

Zug, 17. Mai 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio