



**Teilrevision des Kantonsratsbeschlusses
betreffend Beiträge des Kantons und der Gemeinden an die eidgenössisch konzessionierte Schifffahrt auf den Zuger Seen**

Bericht und Antrag der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr
vom 16. September 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr hat sich am 16. September 2021 an einer halbtägigen Sitzung mit dieser Teilrevision befasst. Von der kantonalen Verwaltung nahmen an der Sitzung Regierungsrat und Baudirektor Florian Weber, Kantonsplaner René Hutter und David Gander, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, teil. Das Protokoll verfasste Christa Hegglin Etter, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	Seite 1
2.	Eintretensdebatte	Seite 2
3.	Detailberatung und Schlussabstimmung	Seite 4
4.	Antrag	Seite 6

1. Ausgangslage

Auf dem Zuger- und dem Ägerisee betreiben die Ägerisee-Schifffahrtsgesellschaft AG und die Schifffahrtsgesellschaft Zugersee AG je eine konzessionierte Schifffahrt. Die beiden Gesellschaften fahren ein gutes Angebot für die breite Öffentlichkeit und stellen im Kanton Zug einen wichtigen Pfeiler für Naherholungssuchende dar.

Seit Jahrzehnten unterstützt der Kanton diese beiden Gesellschaften mit finanziellen Beiträgen. Der Kantonsrat beschloss die Regeln für die Mitfinanzierung im nun zu revidierenden Kantonsratsbeschluss. Dieses System bewährte sich. Die beiden Gesellschaften mussten lange Zeit einen gemeinsamen minimalen Kostendeckungsgrad (KDG) von 60 Prozent erreichen, was erfüllt werden konnte.

Der Kantonsrat erhöhte im Rahmen des Entlastungsprogramms 2015–2018 diesen gemeinsamen minimalen KDG von 60 auf 70 Prozent. Diese Vorgabe gilt seit 2018. Die beiden Gesellschaften setzten seit 2018 verschiedenste Sparmassnahmen um. Damit erreichten sie einen gemeinsamen KDG von 62 Prozent. Die Gesellschaften orientierten die Baudirektion, dass aus ihrer Sicht – auch langfristig – ein gemeinsamer KDG von 70 Prozent nur mit einschneidenden Massnahmen erreichbar ist; zum Beispiel mit der Einstellung der Schifffahrt auf dem Ägerisee oder dem massiven Ausdünnen der Kursschifffahrt auf beiden Seen. Sofern die Ziele des KDG von 70 Prozent bis 2023 nicht eingehalten werden können, müsste der Kanton die Mitfinanzierung einstellen. Um dies zu verhindern und ein KDG zu definieren, der von beiden Gesellschaften eingehalten werden kann, soll der Kantonsratsbeschluss betreffend Beiträge des Kantons und der Gemeinden an die eidgenössisch konzessionierte Schifffahrt auf den Zuger Seen angepasst werden.

Die federführende Baudirektion einigte sich mit den beiden Gesellschaften auf die Durchführung einer umfassenden Betriebsanalyse. Während eines 1½-jährigen Prozesses erstellten externe Partner eine umfassende Marktanalyse, zeigten die Chancen und Risiken von verschiedenen Betriebs- und Finanzierungsmodellen auf und loteten einen realistischen KDG aus.

Parallel zu diesem Prozess traf die Covid-Pandemie die Schifffahrt auf den beiden Seen mit voller Wucht. Die Schiffe lagen am Steg, die Einnahmen brachen ein. Die Gesellschaften gehen davon aus, dass ab 2023/24 das Betriebsergebnis wieder den Jahren vor der Pandemie entsprechen wird.

Die ausführliche Ausgangslage für diesen Kantonsratsbeschluss ist im Bericht des Regierungsrats vom 8. Juni 2021 (Vorlage Nr. 3259.1 - 16639) wiedergegeben, so dass darauf verwiesen werden kann.

2. Eintretensdebatte

Vor der Eintretensdebatte präsentierte die Baudirektion die Ausgangslage, die Abklärungsergebnisse und die Vorlage im Einzelnen. Im Anschluss stellte Philipp Hofmann, Geschäftsführer der Zugersee und auch der Ägerisee Schifffahrt AG, die Haltung der beiden Schifffahrtsgesellschaften zu dieser Teilrevision ebenfalls anhand einer Präsentation vor. Zudem beantwortete er im Anschluss Fragen seitens der Kommission. Dabei führte er unter anderem aus, dass ein KDG von 70 Prozent beim Zugersee und 35 Prozent beim Ägerisee erreichbar sei, wobei sich die beiden Gesellschaften dafür anstrengen müssen. Zudem bestehen auch Bestrebungen und Ideen, um die Wetterabhängigkeit im Sommer abzufedern. Diese seien aktuell pandemiebedingt noch nicht oder kaum umsetzbar. Beide Verwaltungsräte der zwei Schifffahrtsgesellschaften unterstützen den in der Analyse ermittelten und vom Regierungsrat vorgeschlagenen KDG von 70 Prozent beim Zugersee und 35 Prozent beim Ägerisee.

Im Anschluss an die Präsentationen stellten die Kommissionsmitglieder mehrere Fragen, die von den Vertretern der Baudirektion und Philipp Hofmann beantwortet wurden.

Obschon dies nicht Teil der Vorlage ist, wurde seitens der Kommission im Gespräch mit Philipp Hofmann auf die Bedeutung der Verknüpfung und Koordination der Zuger- und Ägeriseeschifffahrt mit «Zug Tourismus» hingewiesen. Der Kommission ist es wichtig, dass die Verbindung zwischen «Zug Tourismus» und der Zuger Schifffahrt gestärkt wird. Philipp Hofmann bekräftigte, dass die Zuger Schifffahrt eine sehr enge Beziehung zu «Zug Tourismus» führe und nicht nur auf strategischer Ebene, sondern auch auf taktischer Ebene in sehr engem Austausch mit «Zug Tourismus» und anderen Tourismusverbänden wie z. B. «Cham Tourismus» oder «Ägerital-Sattel Tourismus» stehe.

Im Zusammenhang mit der Flottenstrategie wurde die Frage gestellt, ob es bereits alternative Antriebe für Schiffe gibt. Philipp Hofmann erklärte, dass es aktuell für Kursschiffe, die über einen ganzen Tag ein bestimmtes Tempo erreichen müssen, weltweit noch keinen alternativen Antrieb gebe. Die Technologie sei also noch nicht ganz so weit. Das Ziel der beiden Schifffahrtsgesellschaften sei jedoch klar CO₂-neutral zu werden. Im Moment werden dazu diverse Vorarbeiten wie Lastmessungen auf den Schiffen getätigt, um zu eruieren, wie gross die Peaks sind, wenn die Motoren wie auch die Gastronomie auf Hochtouren laufen. Auf dem Ägerisee

sei dazu ein hypothetischer Test gemacht worden. Das Schiff wäre mit den heutigen Batterien so schwer, dass keine Passagiere mehr zugeladen werden könnten. Momentan sei es also noch zu früh. Nichtsdestotrotz machen sich die Schifffahrtsgesellschaften bereits heute Gedanken.

Bei der Flottenstrategie stellte sich im Weiteren die Frage, ob und wie der Kanton davon profitiert, wenn ein Schiff am Steg liegt und welchen Einfluss dies auf die Entschädigung seitens des Kantons hat. Die Vertreter der Baudirektion führten aus, dass bei dieser Strategieidee zentral sei, dass die MS Zug in den nächsten Jahren maschinentechnisch revidiert werden muss. Da die MS Zug ein sehr schönes und edles Schiff ist, verursacht dies bis 2035 entsprechend geschätzte Kosten in der Höhe von 6 bis 7 Millionen Franken. Aber auch nachher besitzt man immer noch ein revidiertes Schiff mit Dieselmotor. Indem man dieses Schiff an den Steg nimmt, hätte man eine gute Lösung auch aus touristischer Sicht und ein Grossteil der Renovationskosten würde gar nicht erst anfallen. Sofern die Stadt Zug auch der Meinung ist, dass dieser Bereich des Seeufers belebt werden soll, wäre das eine Möglichkeit. Wenn die Schifffahrtsgesellschaft mit diesem Gastronomiebetrieb einen Gewinn erzielt, was sehr gut denkbar ist, dann würde sich die Abgeltung des Kantons dadurch entsprechend reduzieren.

In diesem Zusammenhang wurde die Frage gestellt, ob das Kursangebot auch ausgebaut werden könnte. Die Vertreter der Baudirektion wiesen auf die Problematik hin, dass heute die beiden Schiffe nur an wenigen Tagen voll ausgelastet seien. An gewissen Tagen fahren die beiden Schiffe dann hintereinander den gleichen Kurs. Zudem kostet ein Schiff, welches nur tageweise eingesetzt wird, auch sehr viel (Unterhalt, Abschreibung). Deshalb ist in der Flottenstrategie auch vorgesehen, in Zukunft die Kurse mit einem Schiff zu fahren. Langfristig sei aber denkbar, dass mit einem zweiten, neuen Schiff auch das Kursangebot ausgebaut wird.

Auch Anlass zu mehreren Fragen gaben die Verwaltungsräte der beiden Schifffahrtsgesellschaften. Seitens der Kommission wurde die Frage gestellt, ob ein gemeinsamer Verwaltungsrat nicht effizienter wäre. Hier wurde seitens der Baudirektion, seitens des Geschäftsführers der Schifffahrtsgesellschaften aber auch von einzelnen Kommissionsmitgliedern der Ägeritalgemeinden auf die Bedeutung und lokale Verankerung der beiden Gesellschaften und Verwaltungsräte hingewiesen. Zudem wäre auch die Einsparung überschaubar. Schliesslich seien die Ausgangslagen auf den beiden Seen sehr unterschiedlich, weshalb auch zwei unterschiedliche Strategien notwendig sind und umgesetzt werden. Letztlich würde eine Fusion der beiden Aktiengesellschaften die Zustimmung der Mehrheit der Aktionäre voraussetzen. Operativ werden einzelne Fachspezialisten in jedem Fall – soweit möglich – bereits heute bei beiden Gesellschaften eingesetzt und damit wichtige Synergien genutzt. Philipp Hofmann ist denn auch Geschäftsführer beider Gesellschaften.

Hinsichtlich der Auflösung des Rücklagefonds stellte sich die Frage, wie dieser gebucht wird. Die Vertreter der Baudirektion führten aus, dass der Erneuerungsfonds aufgelöst wird und die Gelder, die sich heute darin befinden, prozentual auf die beiden Gesellschaften aufgeteilt werden. Im gleichen Verhältnis, wie der Fonds in den letzten Jahren bestückt wurde.

Seitens der Kommission wurde positiv zur Kenntnis genommen, dass die Frage der Finanzierung der beiden Schifffahrtsgesellschaften sehr tief und ausführlich abgeklärt worden ist. Auch das spürbare Engagement der Geschäftsleitung der beiden Schifffahrtsgesellschaften wurde verdankt und Philipp Hofmann verabschiedet.

Nach einer kurzen Eintretensdebatte beschloss die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr einstimmig und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage Nr. 3259.2 - 16640 des Regierungsrats.

Anschliessend diskutierte die Kommission die einzelnen Kantonsratsbeschlussbestimmungen entsprechend der regierungsrätlichen Synopse der Reihe nach und fasste darüber Beschluss.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

§ 2 Abs. 2

Ein Teil der Kommission beantragte, den KDG gegenüber dem Vorschlag des Regierungsrats um je 5 Prozent zu reduzieren; somit 30 Prozent beim Ägerisee und 65 Prozent beim Zugersee. Dies, um die beiden Schifffahrtsgesellschaften nicht derart unter Leistungsdruck zu setzen. Auch mit dem beantragten tieferen KDG sei der Druck noch gross genug, damit innovative Arbeit geleistet werde.

Als zweiter Antrag wurde ein KDG beim Zugersee von 60 Prozent beantragt. Dies, um zurück zum bewährten Regime zu kommen, das vor dem Entlastungsprogramm galt.

Seitens der Baudirektion wurde darauf hingewiesen, dass der vom Regierungsrat vorgeschlagene KDG von beiden Verwaltungsräten der zwei Schifffahrtsgesellschaften unterstützt werde. Die beiden Gesellschaften sind überzeugt, dass dieser KDG mit der gewählten Strategie in Zukunft erzielt werden kann. Rechnet man die beiden KDG von 35 Prozent Ägerisee und 70 Prozent Zugersee, so ergibt dies – anhand der bisherigen Erfahrungen und durchschnittlichen Zahlen – einen gemeinsamen KDG von ca. 63 Prozent, was nur unwesentlich mehr ist, als der vor dem Entlastungsprogramm geltende, gemeinsame KDG von 60 Prozent. Würde man den vom Regierungsrat vorgeschlagenen KDG (gemeinsam ca. 63 Prozent) um 5 Prozent reduzieren wäre der KDG noch tiefer als vor dem Entlastungsprogramm. Gleiches gilt bei einer Reduktion des KDG beim Zugersee auf 60 Prozent. Mit der neuen Strategie und den geplanten Innovationen erscheint der vom Regierungsrat beantragte KDG realistisch.

Mehrere Kommissionsmitglieder sprachen sich für den vom Regierungsrat beantragten KDG aus. Dies, weil er von den beiden Gesellschaften unterstützt wird und so auch ein finanzieller Anreiz für Innovationen und Optimierungen geschaffen wird.

Die Kommission lehnte schliesslich den Antrag für eine Reduktion des KDGs um je 5 Prozent mit 11 zu 3 Stimmen und ohne Enthaltungen ab. Der Antrag, den KDG beim Zugersee auf 60 Prozent zu reduzieren, wurde mit 12 zu 2 Stimmen und ohne Enthaltungen abgelehnt. Damit hat sich die Kommission für den vom Regierungsrat vorgeschlagenen neuen KDG ausgesprochen.

§ 2 Abs. 3

Ein Teil der Kommission beantragte, dass die Frist für die Erreichung des KDGs nicht – wie von der Regierung beantragt – auf drei Jahre gekürzt wird. Zudem solle die Bestimmung ergänzt werden, wonach externe Faktoren wie aussergewöhnlich schlechtes Wetter, Pandemien etc. bei dieser Frist nicht zu berücksichtigen sind.

Als Drittes wurde der Antrag gestellt, die Bestimmung zu präzisieren und festzuhalten: «... sind Massnahmen durch die Schifffahrtsgesellschaften zu ergreifen, um ihn nach spätestens drei Kalenderjahren wieder zu erreichen.» Dies, um klar zu machen, dass allfällige Massnahmen durch die Schifffahrtsgesellschaften selbst zu treffen sind und der KDG nicht erst nach Ablauf von drei Kalenderjahren zu erreichen ist, sondern idealerweise bereits vorher.

In der Kommission setzte sich schliesslich die Haltung durch, dass es darum geht, eine gute Lösung für die Schifffahrt zu finden. Niemand wolle diese abschaffen. Wenn nach drei schlechten Jahren der KDG wider Erwarten nicht erreicht wird, muss erneut nach neuen Lösungen gesucht werden.

Die Kommission lehnte den Antrag betreffend Erreichung des KDGs nach fünf Jahren sowie die Ergänzung betreffend externe Faktoren je mit 11 zu 3 Stimmen und ohne Enthaltungen ab. Der dritte Antrag zur Präzisierung der Bestimmung wurde mit 11 zu 2 Stimmen und einer Enthaltung angenommen.

§ 3

Die Änderungen in Abs. 1 und Abs. 2 Bst. e, g und h wurden von der Kommission einstimmig und kommentarlos genehmigt.

Auch die Änderung in Abs. 3 Bst. e wurde von der Kommission einstimmig genehmigt mit dem Hinweis, dass Einnahmen nicht mit dem Marketing, sondern mit der Werbung generiert werden.

§ 4

Der Aufhebung von Abs. 4 stimmte die Kommission einstimmig und kommentarlos zu.

§ 5

Auch die Änderungen in den Abs. 1, 2 und 3 gaben keinen Anlass zur Diskussion und diesen hat die Kommission einstimmig und kommentarlos zugestimmt.

§ 6

Seitens der Kommission wurde zu Abs. 3 die Frage gestellt, ob die Schifffahrtsgesellschaften keine Massnahmen mehr treffen und sich nicht mehr verbessern müssen, wenn der entsprechende KDG erreicht wird. Die Baudirektion stellt klar, dass das Ziel sein muss, dass die Schifffahrtsgesellschaften stets daran arbeiten, einen höheren KDG zu erreichen.

Den Änderungen in Abs. 1 und 2 sowie dem neuen Abs. 3 stimmte die Kommission anschliessend einstimmig zu.

§ 7

Der Aufhebung von § 7 stimmte die Kommission einstimmig und kommentarlos zu.

§ 7a

Ein Teil der Kommission hat den Antrag gestellt die Bestimmung so anzupassen, dass klar, wird, dass jede Schiffsflotte – aufgrund der sehr unterschiedlichen Ausgangslagen – eine eigene Strategie hat und verfolgt: «... je eine Flottenstrategie».

Als zweites wurde der Antrag gestellt, dass die Begriffe Grossunterhalt und Erneuerung durch Finanzierung ersetzt werden. Dies, weil nicht der Grossunterhalt und die Erneuerung, sondern die Zahlen, d. h. die Finanzierung ausschlaggebend sind. «(...) über Finanzierung und Ersatz der Schiffe. (...)».

Schliesslich wurde der Antrag gestellt, den letzten Satz zu präzisieren: «(...) Die Flottenstrategien sind Teil...».

Die Kommission stimmte allen Anträgen einstimmig und kommentarlos zu.

§ 11, II., III. und IV

Der Aufhebung von § 11 und den neuen II., III. sowie IV. stimmte die Kommission kommentarlos zu.

Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung nahm die Kommission die Vorlage Nr. 3259.2 - 16640 mit den von der Kommission beschlossenen Änderungen mit 13 zu 1 Stimmen und ohne Enthaltungen an.

4. Antrag

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr beantragt dem Kantonsrat, auf die Vorlage Nr. 3259.2 - 16640 einzutreten und dieser mit den von der Kommission beantragten Änderungen in der Synopse gemäss Vorlage Nr. 3259.3 - 16755 zuzustimmen.

Walchwil, 16. September 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr

Der Präsident: Peter Rust

Beilage:

- Synopse