

GESETZ
ÜBER DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 11. JULI 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Antrag für eine Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und gliedern den Bericht wie folgt:

1. Das Wichtigste in Kürze
2. Ausgangslage
 - 2.1 Der öffentliche Verkehr im Kanton Zug
 - 2.2 Das heutige rechtliche Umfeld
 - 2.3 Die künftige Entwicklung im öffentlichen Verkehr
 - 2.4 Die Auswirkungen der Zuger Finanz- und Aufgabenreform (ZFA)
 - 2.5 Die Veränderung von Rahmenbedingungen auf Bundesebene
3. Die Schwachstellen des gegenwärtigen Gesetzes
4. Der mit der Gesetzesrevision angestrebte Systemwechsel
5. Die Vorlage im Einzelnen
6. Ergebnis der Vernehmlassung
7. Personelle und finanzielle Auswirkungen
8. Antrag

1. Das Wichtigste in Kürze

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) stammt aus dem Jahr 1987 und ist in den Jahren 1989 und 1991 teilrevidiert worden. Da der öffentliche Verkehr in den

vergangenen Jahren einem grossen Wandlungsprozess unterworfen war, sind etliche Bestimmungen des GöV nicht mehr zeitgemäss und auch nicht zukunftsfähig. Es geht dabei vor allem um die kaum mehr nachvollziehbare Trennung zwischen Regional- und Ortsverkehr, um Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Planungs- und Bestellverfahren, um die zu starke Ausrichtung des Gesetzes auf eine kantonale Transportunternehmung sowie um die unklaren Zuständigkeiten im Bereich der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs.

Mit der Totalrevision des GöV wird ein Systemwechsel vorgeschlagen, indem künftig nicht mehr zwischen Regional- und Ortsverkehr unterschieden, sondern nur noch von öffentlichem Verkehr ausgegangen wird. Der öffentliche Verkehr soll in Zukunft als Gesamtsystem geplant, bewirtschaftet und finanziert werden. Auf der Basis der neuen Lösung kann das eng verzahnte System des öffentlichen Verkehrs in unserer Region effizient weiterentwickelt werden und Projekte wie der leistungsfähige Feinverteiler können ohne Rücksicht auf historisch gewachsene Systemgrenzen geplant werden. Die Gesamtverantwortung für Planung und Bestellung des öffentlichen Verkehrs liegt nach neuem Gesetz beim Kanton, die Gemeinden werden dabei angehört.

Der Kanton soll nach neuer Lösung 80 % der Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr und 100 % der Kosten für den Tarifverbund übernehmen. Die Gemeinden haben sich mit 20 % an den Abgeltungen zu beteiligen. Da diese 20 % in etwa den heutigen Aufwendungen der Gemeinden für ihren Ortsverkehr entsprechen, können mit der neuen Finanzierungslösung auch die Vorgaben der Zuger Finanz- und Aufgabenreform (ZFA) erfüllt werden. Da die Gemeindeanteile neu aufgrund der Haltestellenabfahrten auf dem Gemeindegebiet berechnet werden, haben die Beiträge auch einen direkten Bezug zur Erschliessungsqualität, von der die jeweilige Gemeinde profitieren und welche sie mitbestimmen kann. Aufgrund des aufgezeigten Systemwechsels werden sämtliche Zuger Gemeinden im Vergleich zur geltenden gesetzlichen Regelung finanziell entlastet, wobei sich für diejenigen Gemeinden, die heute erhebliche Leistungen des Ortsverkehrs finanzieren, eine grössere Entlastung ergibt als für die übrigen Gemeinden.

Das neue GöV, das zusammen mit dem zweiten Paket der Zuger Finanz- und Aufgabenteilung (ZFA) in Kraft treten soll, ist in Anlehnung an die künftigen Bundesregelungen konsequent unternehmensneutral ausgestaltet. Es spricht generell von Transportunternehmungen, bei denen der Kanton Leistungen im öffentlichen Verkehr

bestellen kann. Das geltende Gesetz ist noch stark auf die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) ausgerichtet. Mit dem neuen Gesetz wird auch eine Harmonisierung und Vereinheitlichung bei der Erstellung und beim Unterhalt der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs angestrebt. In diesem Zusammenhang wird die Anpassung des Gesetzes über Strassen und Wege in einigen Punkten vorgeschlagen.

Das revidierte Gesetz enthält weiterhin einen Mindest-Kostendeckungsgrad von 40 %. Dieser gilt aber neu für die Gesamtheit der bestellten Leistungen im öffentlichen Verkehr. Die Gesamtbelastung der öffentlichen Gemeinwesen des Kantons Zug für den Aufwand im öffentlichen Verkehr (Abgeltungen für die bestellten Verkehrsleistungen und Kosten für den Tarifverbund) wird sich aufgrund des Systemwechsels grundsätzlich nicht verändern. Hingegen werden im Einklang mit den ZFA-Vorgaben finanzielle Verlagerungen von den Gemeinden auf den Kanton erfolgen. So wird sich die Nettobelastung des Kantons auf der Basis der entsprechenden Zahlen für das Jahr 2006 von rund 18,3 Millionen Franken auf geschätzte 23,9 Millionen Franken erhöhen, während sich die Belastung der Gemeinden von 11,1 Millionen Franken auf rund 5,5 Millionen Franken senken wird.

Der mit der Totalrevision des GöV vorgeschlagene Systemwechsel wird beim Kanton keine personellen Auswirkungen zur Folge haben.

2. Ausgangslage

2.1 Der öffentliche Verkehr im Kanton Zug

Der öffentliche Verkehr gilt im Kanton Zug als wichtige Voraussetzung für die Erhaltung und die Weiterentwicklung der Standortattraktivität des regionalen Lebens- und Wirtschaftsraums. Er ist gleichzeitig Teil eines zukunftsgerichteten Gesamtverkehrssystems, in dem sich die einzelnen Verkehrsträger gegenseitig sinnvoll ergänzen. Gemäss dem kantonalen Richtplan betreibt der Kanton Zug im öffentlichen Verkehr eine vorausschauende und nachfrageorientierte Politik, deren Aufgabe es unter anderem ist, einen möglichst hohen Anteil am Verkehrswachstum auf den öffentlichen Verkehr umzulagern.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist der öffentliche Verkehr im Kanton Zug in der Vergangenheit kontinuierlich und systematisch ausgebaut worden, so dass er sich heute

hinsichtlich zeitlicher und örtlicher Verfügbarkeit für die zahlreichen Benutzerinnen und Benutzer auf einem hohen Niveau befindet. Der grösste Ausbauschnitt der vergangenen Jahre konnte auf den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels vom 12. Dezember 2004 vorgenommen werden, als die Stadtbahn Zug sowie das auf die Stadtbahn abgestimmte Busnetz ihren Betrieb aufgenommen hatten.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Kantons Zug besteht aus Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr. Die Fernverkehrs- und Regionalverkehrsleistungen auf der Schiene werden von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erbracht, die Regional- und Ortsverkehrsleistungen auf der Strasse von der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) und von Postauto Schweiz AG. Während die Fernverkehrsleistungen im eigenwirtschaftlichen Bereich der SBB liegen, entrichten die öffentlichen Gemeinwesen (Bund, Kantone und Gemeinden) für die Leistungen im Regional- und Ortsverkehr so genannte Abgeltungen an die beauftragten Transportunternehmungen (siehe dazu auch Kapitel 2.2). Im Fahrplanjahr 2006 wird auf den vom Kanton Zug allein oder zusammen mit dem Bund und den Kantonen Zürich, Schwyz, Uri, Luzern und Aargau bestellten Linien des öffentlichen Regionalverkehrs ein Abgeltungsvolumen von insgesamt 61,1 Millionen Franken ausgelöst. Davon entfallen auf den Kanton Zug Abgeltungen im Betrag von 22,8 Millionen Franken. Mit Einschluss der 4,7 Millionen Franken, die die Gemeinden 2006 zusätzlich für den reinen Ortsverkehr aufwenden, werden für den bestellten öffentlichen Verkehr im Kanton Zug somit Abgeltungen von rund 27,5 Millionen Franken bezahlt.

Der Regionalverkehr auf der Schiene wird zurzeit auf fünf Linien angeboten, darunter befinden sich auch die beiden Stadtbahnlinien und zwei Linien der S-Bahn Zürich. Das Busnetz umfasst 27 Linien, wovon 16 als Regionalverkehrslinien, fünf als Ortsverkehrslinien und sechs als gemischte Linien des Regional- und Ortsverkehrs betrieben werden. Sämtliche Bahnlinien und sieben Buslinien führen über die Kantons-grenzen hinaus in Nachbarkantone.

Insgesamt umfasst das Netz des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug 282 Haltepunkte. Die Linien des Regionalverkehrs bedienen innerhalb des Kantons Zug 16 Bahnhöfe und Bahnhaltstellen sowie 213 Bushaltstellen. Auf den reinen Ortsverkehr entfallen weitere 53 Bushaltstellen. Von der Gesamtheit der Bushaltstellen befinden sich 150 an Kantonsstrassen, die restlichen 116 an Gemeindestrassen.

Was die Angebotsdichte betrifft, so wird der öffentliche Regionalverkehr im Kernnetz bei Bahn und Bus heute an Werktagen in der Regel im Viertelstundentakt betrieben. Im Einzelnen betrifft dies die Stadtbahn zwischen Baar und Cham sowie die nachfragegestärkten Buslinien im Talgebiet sowie von der Stadt Zug in die Berggemeinden.

Der Fern-, Regional- und Ortsverkehr kann innerhalb des Kantons Zug mit den gleichen Fahrausweisen benützt werden. Unter Führung des Kantons haben sich die betroffenen Transportunternehmungen zu diesem Zweck 1988 zu einem integralen Tarifverbund zusammengeschlossen. Seither werden im Kanton Zug zonenbezogene Fahrausweise angeboten. Ab Anfang 2005 funktioniert unter dem Namen "Z-Pass" auch eine Tarifgemeinschaft zwischen dem Tarifverbund Zug und dem Zürcher Verkehrsverbund, die vor allem auf die Arbeits- und Ausbildungspendler zwischen den beiden Wirtschaftsräumen zugeschnitten ist. Während im Tarifverbund Zug sowohl Abonnemente als auch Einzelbillette ausgegeben werden, können im Rahmen des Z-Passes vorläufig erst Abonnemente angeboten werden. Zwischen den Tarifzonen des Tarifverbunds Zug und den Tarifzonen der Agglomeration Luzern werden zudem so genannte Interabonnemente angeboten.

Mit seinem unternehmensunabhängigen Fahrausweissortiment übt der Tarifverbund eine Klammerfunktion für den öffentlichen Verkehr innerhalb des Kantons und auf der für den Pendlerverkehr wichtigen Verbindung Richtung Wirtschaftsraum Zürich aus. Neben den erwähnten Verbundfahrausweisen sind in den öffentlichen Verkehrsmitteln im Kanton Zug auch die nationalen Fahrausweise gültig.

2.2 Das heutige rechtliche Umfeld

Da in der Schweiz die generelle Aufsicht im Bereich des öffentlichen Verkehrs beim Bund liegt, sind häufig die Bundesvorschriften massgebend. Die wichtigsten Rechtsgrundlagen bezüglich des öffentlichen Verkehrs sind auf Bundesebene das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) und die Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (ADFV; SR 742.101.1) sowie beim Kanton das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 3. September 1987 (GöV; BGS 751.31). Mit Beschluss vom 26. Mai 1988 hat der Kantonsrat zudem das regionale Busstreckennetz festgelegt. Sämtliche Buslinien, die auf diesem Streckennetz verkehren, gelten nach kantonalem Recht als Regionalverkehr. Auf einzelnen Linien haben die Gemeinden das Regionalverkehrsangebot mit Leistungen des Ortsverkehrs verdichtet.

An den ungedeckten Kosten für den Regionalverkehr beteiligt sich auch der Bund, dies jedoch nur bis zu einem im Voraus festgelegten Maximalbetrag (Kantonsquote). Die gemeinsam mit dem Bund bestellten Regionalverkehrsangebote umfassen zurzeit sämtliche Bahnlinien sowie 14 Buslinien. Gemäss der Bundesgesetzgebung handelt es sich bei diesem Teil des Regionalverkehrsangebots um eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton Zug. Von den gemeinsam bestellten Leistungen übernimmt der Bund zurzeit einen Anteil von 40 %. Mit der letzten umfassenden Revision des EBG, die auf den 1. Januar 1996 in Kraft getreten ist, hat bei der Abgeltungspraxis im öffentlichen Regionalverkehr ein Paradigmenwechsel stattgefunden. Während bis zu diesem Zeitpunkt die Kostenunterdeckung für Leistungen im Regionalverkehr den beauftragten Transportunternehmungen im Nachhinein als Defizitbeiträge entrichtet wurde, wird seit Anfang 1996 auf der Grundlage von verbindlichen Offerten mit den Transportunternehmungen im Voraus eine feste Abgeltung vereinbart. Mit dieser Praxisänderung konnte die Stellung des Kantons als Besteller von Regionalverkehrsleistungen gestärkt werden, da nach dem Abschluss der entsprechenden Angebotsvereinbarungen das finanzielle Risiko nicht mehr bei der öffentlichen Hand, sondern bei den jeweiligen Transportunternehmungen liegt.

Auf kantonaler Ebene regelt das GöV unter anderem, dass sich die Gemeinden an den Kosten für den Regionalverkehr und für den Tarifverbund, die beim Kanton verbleiben, zu einem Viertel zu beteiligen haben. Daneben steht es den Gemeinden frei, Linien des Ortsverkehrs zu betreiben oder Linien des Regionalverkehrs mit Zusatzangeboten zu verdichten. Die von den Gemeinden bestellten Leistungen dürfen allerdings die Angebote des Regionalverkehrs nicht konkurrenzieren. Das GöV enthält zudem Bestimmungen über die Beteiligung an Tarifverbänden, die Gewährung von Investitionsbeiträgen und die Anpassung des Strassennetzes für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs.

Die Bundesgesetzgebung über den öffentlichen Verkehr schliesst die Gewährung von Abgeltungsbeiträgen für den Orts- und den Ausflugsverkehr grundsätzlich aus. Auch das kantonale GöV sieht keine Betriebsbeiträge für Unternehmungen des touristischen Verkehrs vor. Unter den Begriff des touristischen Verkehrs fallen im Kanton Zug die Schifffahrt auf dem Zugersee und auf dem Ägerisee sowie die Zugerbergbahn.

2.3 Die künftige Entwicklung im öffentlichen Verkehr

Mit der Einführung der Stadtbahn und der darauf ausgerichteten Anpassung des Busnetzes konnte im Kanton Zug ein Meilenstein beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden. Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Regionalverkehrs sieht der kantonale Richtplan, der vom Kantonsrat am 28. Januar 2004 beschlossen wurde, zwei zentrale Projekte vor: Es handelt sich um die erste Teilergänzung der Stadtbahn Zug und um einen leistungsfähigen Feinverteiler im öffentlichen Verkehr. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 18. Dezember 2003 entsprechende Planungs- und Projektierungskredite für diese beiden Projekte gesprochen. Der kantonale Richtplan geht davon aus, dass bis 2016 auf dem S-Bahn-Netz im Kanton Zug (Stadtbahn und S-Bahn Zürich) in den Hauptverkehrszeiten ein Viertelstundentakt angeboten wird.

Bei der Teilergänzung der Stadtbahn geht es in erster Linie um den Angebotsausbau zwischen Cham und Rotkreuz zum Viertelstundentakt sowie zwischen Zug und Walchwil zum Halbstundentakt. Die Stadtbahn, die im Kanton Zug die Funktion eines so genannten Mittelverteilers erfüllt, soll durch einen leistungsfähigen Feinverteiler ergänzt werden. Dieses Verkehrssystem entspricht in einem ersten Schritt einer Weiterentwicklung des heutigen Bussystems, dem eigene Trassen zur Verfügung gestellt werden. Derartige Trassen könnten zusammen mit ihren Haltestellen in späteren Ausbausritten auch schienengebundenen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden. Sowohl bei der Teilergänzung der Stadtbahn als auch beim Feinverteiler sind die Planungs- und Projektierungsarbeiten zurzeit im Gang. Die Realisierung der Projektbestandteile wird in Etappen vorgenommen. Als erstes Element dürfte Ende 2008 die Doppelspur zwischen Cham und Freudenberg (Gemeinde Risch) in Betrieb gehen. Ein entsprechender Objektkredit für den Bau dieser Infrastruktur ist dem Kantonsrat mit der Vorlage Nr. 1438.2 - 12042 zugeleitet worden. Der Bau des zweiten Gleises zwischen Cham und Freudenberg wird es ermöglichen, im Dezember 2008 auch auf dem Abschnitt Cham-Rotkreuz den Viertelstundentakt der Stadtbahn sowie eine zweite Regionalzugsverbindung pro Stunde nach Luzern anzubieten. Der Ausbau der Stadtbahnlinie Richtung Walchwil soll nach gegenwärtigem Wissensstand nicht vor 2010 realisiert werden.

2.4 Die Auswirkungen der Zuger Finanz- und Aufgabenreform (ZFA)

Die paritätische Steuerungsgruppe zur Vorbereitung der Zuger Finanz- und Aufgabenreform (ZFA) hat im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr die Vorgabe gemacht, dass der Kanton in Zukunft den öffentlichen Regionalverkehr zu 100 % finanzieren soll. Damit würde der Viertel entfallen, den die Gemeinden gemäss geltendem GöV an den Aufwendungen für den Regionalverkehr und für den Tarifverbund zu übernehmen haben. Gemäss Vorgabe der ZFA-Steuerungsgruppe wären die Aufwendungen für den Ortsverkehr nach wie vor zu 100 % von den Gemeinden zu tragen.

Der Regierungsrat steht hinter der daraus resultierenden Höhe der finanziellen Belastung von Kanton und Gemeinden. Trotzdem schlägt er einen Systemwechsel bei der Gestaltung und Bestellung des Angebots vor. Da sich nämlich bereits in einem frühen Stadium zeigte, dass die GöV-Revision noch weitere Bereiche als die von der ZFA-Steuerungsgruppe anvisierte Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs betreffen würde, wurde deshalb mit der ZFA-Projektleitung Kontakt aufgenommen. Dabei wurde vereinbart, dass die Totalrevision des GöV ausserhalb des zweiten Pakets der ZFA erfolgt, dass aber die finanziellen Auswirkungen der GöV-Revision ins zweite ZFA-Paket aufzunehmen sind und die beiden Vorlagen zeitlich parallel zur parlamentarischen Beratung gebracht werden sollen. Wie die nachfolgenden Ausführungen detailliert aufzeigen werden, ist vorgesehen, dass sich die Gemeinden in Zukunft mit 20 % an den gesamten Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr zu beteiligen haben. Dies entspricht in etwa den bisherigen Aufwendungen der Gemeinden für den reinen Ortsverkehr. Damit ist die ZFA-Vorgabe, deren finanzielle Auswirkungen im so genannten 2. Paket der ZFA enthalten sind, erfüllt.

2.5 Die Veränderung von Rahmenbedingungen auf Bundesebene

Auf Stufe Bund laufen zurzeit verschiedene Entwicklungen und Projekte, die sich auch auf die Gestaltung und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den Kantonen auswirken werden. Die wichtigsten dieser Veränderungsprozesse sind die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), die Bahnreform 2 und das Agglomerationsprogramm.

Im Rahmen der NFA steht die neue Finanzierungslösung für den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr im Vordergrund. Dabei ist zu beachten, dass der öffentliche

Regionalverkehr nach wie vor eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen bleibt. Die Abgeltungen des Bundes für den regionalen Personenverkehr reduzieren sich aber gesamtschweizerisch von bisher 69 % der ungedeckten Kosten auf neu 50 %. Die Anteile der einzelnen Kantone werden nach einem Index abgestuft, bei dem die jeweiligen strukturellen Voraussetzungen berücksichtigt werden. Nicht mehr berücksichtigt wird bei diesem Index der Faktor Finanzkraft. Für den Kanton Zug wird dies bedeuten, dass sich voraussichtlich ab 2008 der Anteil des Kantons an den Abgeltungen für den öffentlichen Regionalverkehr von heute 60 auf 66 % erhöhen wird.

Mit der Bahnreform 2 soll innerhalb des Marktes des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ein weiterer Liberalisierungsschritt vorgenommen werden. So ist unter anderem vorgesehen, im Bereich der Bahninfrastruktur die Zuständigkeiten und die Finanzierung zwischen SBB und den so genannten Privatbahnen zu harmonisieren. Im Weiteren soll das Bahnnetz in ein Grundnetz, das vollumfänglich in die Zuständigkeit des Bundes fallen würde, und in ein Ergänzungsnetz aufgeteilt werden. Für das Ergänzungsnetz hätten die Kantone die alleinige Verantwortung zu übernehmen. Nach dem gegenwärtigen Wissensstand würden sämtliche Bahnlinien im Kanton Zug dem Grundnetz zugeteilt. Mit der Bahnreform 2 will der Bund auch die Möglichkeit schaffen, dass Leistungen des Regionalverkehrs bei den Transportunternehmungen mit mehrjährigen Angebotsvereinbarungen bestellt werden könnten. Zurzeit sind vom Bundesrecht her Angebotsvereinbarungen über die Dauer eines Fahrplanjahrs vorgeschrieben. Die Bahnreform 2 sieht sodann eine stärkere Trennung der Funktionen der öffentlichen Hand als Eigner von Transportunternehmungen, als Besteller von Transportleistungen sowie als Konzessions- und Aufsichtsbehörde vor. Der Bund will mit der Bahnreform 2 auch erreichen, dass der öffentliche Verkehr in Zukunft von einer kleineren Anzahl von Transportunternehmungen, die sich durch hohe Fachkompetenzen auszeichnen, betrieben wird und dadurch in diesem Bereich nicht zuletzt auch mehr Wettbewerb entstehen würde. Die Gesetzesvorlage ist 2006 von den Eidgenössischen Räten zur Überarbeitung an den Bundesrat zurückgewiesen worden.

Im Rahmen seiner Agglomerationspolitik hat der Bund die Notwendigkeit eines vermehrten Engagements bei der Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen und des individuellen Verkehrs klar bejaht. Voraussetzung, dass ein Kanton beim Bund die finanzielle Förderung von Projekten des Agglomerationsverkehrs beantragen kann, ist die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms. Der Kanton Zug hat das verlangte Programm vor einiger Zeit eingereicht. Eine Genehmigung durch den Bund ist bisher noch nicht erfolgt. Im Rahmen der NFA werden die rechtlichen Grundlagen

geschaffen, damit sich der Bund finanziell an Projekten des Agglomerationsverkehrs beteiligen kann. Es ist vorgesehen, auf Bundesebene einen Infrastrukturfonds zu schaffen, der mit zweckgebundenen Mitteln aus der Mineralölsteuer gespeist werden soll und aus dem unter anderem Vorhaben des Agglomerationsverkehrs zu finanzieren wären. Auf der Liste derjenigen Projekte, die der Bund als dringlich erachtet, befinden sich auch Elemente der ersten Teilergänzung der Stadtbahn Zug. Das Hauptelement der ersten Teilergänzung, der Doppelspurausbau zwischen Cham und Freudenberg, konnte in die Leistungsvereinbarung 2007 bis 2011 des Bundes mit der SBB aufgenommen werden. Sowohl die Leistungsvereinbarung als auch der Infrastrukturfonds mit den Projekten des Agglomerationsverkehrs befinden sich zum Zeitpunkt der Redaktion des vorliegenden Berichts beim Bund in der parlamentarischen Beratung.

3. Die Schwachstellen des gegenwärtigen Gesetzes

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) vom 3. September 1987 ist am 1. Januar 1988 in Kraft getreten und in den Jahren 1989 und 1991 teilrevidiert worden. Da der Bereich des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen Jahren einem grossen Wandlungsprozess unterworfen war und da aufgrund der absehbaren Entwicklungen auf Kantons- und Bundesebene noch zusätzliche Veränderungen zu erwarten sind, sind viele Bestimmungen des heutigen GöV nicht mehr zeitgemäss und auch nicht zukunftsfähig. Wir weisen dabei vor allem auf folgende Schwachstellen hin:

- Das Planungs- und Bestellverfahren im öffentlichen Regionalverkehr ist mit der Änderung des Eisenbahngesetzes des Bundes im Jahr 1996 grundlegend verändert worden, indem seit diesem Zeitpunkt die Abgeltung für die zu erbringenden Verkehrsleistungen mit den Transportunternehmungen im Voraus vereinbart wird. Der jeweilige Kanton hat in diesem Verfahren eine zentrale Rolle zu spielen. Dieser neuen Aufgabe vermag das GöV nur lückenhaft Rechnung zu tragen, abgesehen davon, dass es immer noch mit überholten Begriffen wie Defizitdeckung oder Fehlbetrag operiert. Schliesslich kennt das Bundesrecht für den bestellten öffentlichen Regionalverkehr auch den Leistungsauftrag nicht, wie er im GöV enthalten ist. Es spricht in diesem Zusammenhang vielmehr von Angebotsvereinbarungen.

- Das geltende kantonale Gesetz ist stark auf die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) ausgerichtet. Die Bestellung von Transportleistungen bei der ZVB ist im GöV sehr detailliert geregelt, während die Möglichkeit, auch bei andern Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs Leistungen zu bestellen, nur am Rand erwähnt wird. Die Bestimmung, wonach der Kanton der ZVB einen Leistungsauftrag für die gute Erschliessung des Kantonsgebiets mit öffentlichem Verkehr erteilt, steht nicht mehr im Einklang mit dem Bundesrecht. Dieses geht nämlich von einer Gleichbehandlung sämtlicher Transportunternehmungen aus, die innerhalb eines Kantons öffentlichen Regionalverkehr durchführen.
- Bezüglich der Gleichbehandlung sämtlicher im öffentlichen Regionalverkehr tätigen Transportunternehmungen ist zudem die Frage des Kostendeckungsgrades von mindestens 40 % zu erwähnen. Dieser gilt gemäss geltendem GöV nur für das regionale Liniennetz der ZVB, nicht aber für die Gesamtheit des öffentlichen Regionalverkehrs und den Ortsverkehr.
- Die Weiterverrechnung eines Viertels der kantonalen Aufwendungen für den Regionalverkehr und für den Tarifverbund an die Gemeinden geschieht heute nach unterschiedlichen Kriterien. Während bei den Regionallinien der ZVB der Anteil der einzelnen Gemeinden nach den Kriterien der Streckenlänge und der Anzahl der fahrplanmässigen Haltestellenhalte auf Gemeindegebiet errechnet wird, kommt bei den übrigen Aufwendungen für den Regionalverkehr (Bahnverkehr und Postautolinien) und für den Tarifverbund das Verteilkriterium der Einwohnerzahl zur Anwendung. Damit haben sich heute auch Gemeinden ohne Bahnanschluss direkt an den Kosten des regionalen Bahnangebots zu beteiligen.
- Die Zuteilung von Buslinien zum Regionalverkehr oder zum Ortsverkehr ist heute mangels geeigneter Kriterien kaum mehr nachvollziehbar. Zudem hat sich die Funktion einzelner Linien im Lauf der Zeit grundsätzlich geändert. Das neue Liniennetz, das mit der Einführung der Stadtbahn Ende 2004 in Betrieb genommen wurde, hat diese Problematik noch akzentuiert, indem Ortsverkehrslinien nun ebenfalls wichtige Zubringerfunktionen zu den regionalen Bushöfen in Zug, Baar und Cham erfüllen. Zudem zeigen die bisherigen Planungsarbeiten für den leistungsfähigen Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs, dass sich eine klare Trennung zwischen Regional- und Ortsverkehrslinien in Zukunft kaum mehr aufrechterhalten lässt.

- Eine weitere Schwachstelle besteht im Bereich der Regelungen zur Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr. So musste im Zusammenhang mit dem Bau und der Finanzierung von Busbuchten und Strassenanpassungen eine juristische Auslegung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und des Gesetzes über Strassen und Wege vorgenommen werden, um in den erwähnten Punkten zu einer einigermaßen befriedigenden Lösung zu kommen. In der Praxis entstehen trotz dieser Auslegung immer wieder Meinungsverschiedenheiten über die Zuständigkeit von Kanton und Gemeinden.

4. Der mit der Gesetzesrevision angestrebte Systemwechsel

Mit der Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr werden folgende Ziele angestrebt:

- Die Rolle des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug wird im Sinn einer effektiven Versorgung mit Verkehrsleistungen, wie im kantonalen Richtplan vorgesehen, klar definiert.
- Mit dem neuen GöV werden Grundlagen für einen modernen, leistungsfähigen und wirtschaftlich orientierten öffentlichen Verkehr im Kanton Zug geschaffen.
- Das neue Gesetz ist zukunftsorientiert ausgestaltet, um absehbare Entwicklungen auf kantonaler, nationaler und internationaler Ebene mitberücksichtigen zu können und um gleichzeitig Raum für innovative Lösungen im öffentlichen Verkehr offen zu lassen.
- Den Vorgaben der Zuger Finanz- und Aufgabenreform (ZFA) wird mit dem neuen Gesetz Rechnung getragen.
- Es ist nach Möglichkeit ein schlanker Gesetzestext zu präsentieren.

Mit der Totalrevision des GöV wird ein Systemwechsel vorgeschlagen, indem künftig nicht mehr zwischen Regional- und Ortsverkehr unterschieden werden soll. Im Rahmen der Projektarbeiten wurden auch andere Systemvarianten untersucht. Dabei hat sich aber relativ schnell gezeigt, dass mit jeder dieser Varianten die Mängel der heutigen gesetzlichen Lösung nicht vollkommen beseitigt werden können.

Das neue Gesetz spricht nur noch von öffentlichem Verkehr, wobei darunter sämtliche Angebote des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Kantons Zug mit Ausnahme des Fernverkehrs zu verstehen sind. Da es heute - wie bereits kurz erwähnt - immer schwieriger wird, klar zwischen Regional- und Ortsverkehr zu unterscheiden, soll der öffentliche Verkehr in Zukunft als Gesamtsystem geplant, bewirtschaftet und finanziert werden. Mit der Zusammenlegung von Regional- und Ortsverkehr kann der öffentliche Verkehr aus einer Hand gestaltet werden und es bietet sich die Chance, bestehende Ungleichheiten hinsichtlich Angebot und Erschliessung mit öffentlichem Verkehr sukzessive zu beseitigen.

Mit der neuen Lösung kann auch eine optimale Voraussetzung dafür geschaffen werden, dass das eng verzahnte System des öffentlichen Verkehrs effizient weiterentwickelt werden kann. Zudem können künftige Projekte des öffentlichen Verkehrs wie der leistungsfähige Feinverteiler ohne Rücksicht auf künstliche und historisch gewachsene Systemgrenzen geplant werden. Es wird schliesslich erwartet, dass durch die Verschmelzung von Regional- und Ortsverkehr betriebliche und finanzielle Optimierungspotenziale ausgeschöpft werden können. Durch die ganzheitliche Betrachtungsweise kann auch den Erwartungen des Bundes im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen besser Rechnung getragen werden. In verschiedenen Kantonen wie Zürich, Bern und Aargau wird das hier vorgeschlagene Modell einer ganzheitlichen Betrachtung des öffentlichen Verkehrs zum Teil bereits seit längerer Zeit erfolgreich angewendet. Zurzeit sind auch im Kanton Luzern politische Bestrebungen im Gang, Regional- und Agglomerationsverkehr näher zusammenzubringen.

Die Gesamtverantwortung für die Planung und die Bestellung des öffentlichen Verkehrs liegt nach neuer Gesetzeslösung in der Hand des Kantons. Während der Kantonsrat die zu betreibenden Bahnhaltstellen und die Knotenpunkte im Busnetz innerhalb des Kantons Zug zu bezeichnen hat, wird es in die Kompetenz des Regierungsrates fallen, das gesamte Liniennetz im Detail festzulegen. Das konkrete Angebot des öffentlichen Verkehrs wird vom Kanton nach Rücksprache mit den Gemeinden festgelegt. Durch die Befugnis der Gemeinden, die Bushaltstellen zwischen den Knotenpunkten festlegen zu können, haben diese die Möglichkeit, die Erschliessungsqualität auf ihrem Gebiet zu steuern.

Um den Vorgaben des ZFA nachzuleben, wird der Kanton 80 % der Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug und 100 % der Kosten für den Tarifverbund

übernehmen. Der Anteil der Gemeinden an den Abgeltungen ist im neuen Gesetz mit insgesamt 20 % festgelegt. Dies entspricht in etwa den gegenwärtigen Aufwendungen der Gemeinden für den reinen Ortsverkehr, die zurzeit zu 100 % von den Gemeinden zu tragen sind. Die individuelle finanzielle Belastung der einzelnen Gemeinden wird gegenüber der herkömmlichen Lösung gerechter und transparenter, indem die Gemeindeanteile durchwegs nach einem einheitlichen Kriterium errechnet werden. Da die Gemeindeanteile aufgrund der Summe der Haltestellenabfahrten auf dem jeweiligen Gemeindegebiet hergeleitet werden, sind die Beiträge direkt abhängig von der Erschliessungsqualität, von der die jeweilige Gemeinde profitiert und welche sie durch die Festlegung von Haltestellen entlang der Buslinien auf ihrem Gemeindegebiet beeinflussen kann. Entsprechend der Erschliessungsqualität wird dabei die Bahnabfahrt mit dem doppelten Gewicht einer Busabfahrt eingesetzt.

Das neue GöV ist im Weiteren unternehmensneutral ausgestaltet. Es verzichtet darauf, eine bestimmte Unternehmung explizit zu bezeichnen, sondern spricht generell von Transportunternehmungen, mit denen der Kanton Angebotsvereinbarungen oder mehrjährige Rahmenvereinbarungen abschliessen kann. Analog zur unternehmensneutralen Ausgestaltung des Gesetzes wird neu für den vom Kanton bestellten öffentlichen Verkehr insgesamt ein Kostendeckungsgrad von 40 % vorgegeben. Bisher galt der Kostendeckungsgrad nur für den Regionalverkehr, der von der ZVB erbracht wurde.

Auch im Zusammenhang mit der Erstellung und dem Unterhalt der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr wird eine Harmonisierung und Vereinheitlichung angestrebt. Dies betrifft in erster Linie das Strassennetz. Neu sollen alle Anpassungen an Kantonsstrassen zu Lasten des Kantons, an den Kantonsstrassen nachgeordneten Strassen und Wegen zu Lasten der Gemeinden erfolgen. Den Gemeinden kommt zudem die Aufgabe zu, die Zugänge zu den Haltestellen des bestellten öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) zu erstellen und zu unterhalten. Ebenfalls wird der betriebliche Unterhalt aller Bushaltestellen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden fallen. Um diese Vereinheitlichung zu erreichen, wird mit der GöV-Revision auch eine moderate Anpassung des Gesetzes über Strassen und Wege beantragt.

5. Die Vorlage im Einzelnen

§ 1 Angebot

Es handelt sich um die Grundsätze, die bei der Planung und Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug zu berücksichtigen sind. Dabei wird in Beachtung des angestrebten Systemwechsels folgerichtig nur noch von öffentlichem Verkehr gesprochen. Aufgrund des generellen Richtplanauftrags unter Ziff. V 1.1 des Kantonsratsbeschlusses über den Richtplan soll der öffentliche Verkehr innerhalb des Kantons Zug nachfrageorientiert geplant werden (Abs. 1).

In Abs. 2 sind neu die Aufgaben des öffentlichen Verkehrs in genereller Form umrissen. Danach hat der öffentliche Verkehr kantonsweit eine Erschliessung zu gewährleisten, die abgestimmt auf die Dichte der Besiedlung sowie der Arbeits- und Ausbildungsplätze kantonsweit vergleichbare Merkmale aufweisen soll. Zudem soll der vom Kanton bestellte öffentliche Verkehr auf übergeordnete Verkehrssysteme wie den schienengebundenen Fernverkehr abgestimmt werden. Damit will der Kanton konsequent dem Prinzip der durchgehenden Transportketten im öffentlichen Verkehr nachleben.

Explizit wird im neuen Gesetz erwähnt, dass die öffentlichen Gemeinwesen alternative Betriebsformen des öffentlichen Verkehrs wie beispielsweise Rufbusse oder organisierte Mitfahrgelegenheiten einführen können (Abs. 3) und dass sich der Kanton im Bereich des Tarifwesens zu engagieren hat (Abs. 4).

In Abs. 5 wird ein Kostendeckungsgrad von 40 % vorgegeben. Dieser ist damit gleich hoch wie im geltenden Gesetz. Trotzdem wird die Erreichung dieser Limite anspruchsvoller. Wie bereits erwähnt, soll der Kostendeckungsgrad neu für die Gesamtheit der vom Kanton bestellten Angebote des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) gelten. Da davon ausgegangen wird, dass die bisherigen Ortsverkehrslinien in das neue Netz übernommen werden und diese heute zumeist einen tieferen Kostendeckungsgrad als Regionallinien haben, müssen Synergien gefunden werden, um einen Gesamtkostendeckungsgrad von 40 % zu erreichen. Auf der Basis des Angebots 2006 würde im Orts- und Regionalverkehr ein Kostendeckungsgrad von 38,6 % resultieren. Nur dank den erwähnten Synergien der neuen Regelung wird es möglich sein, die Limite von 40 % zu erreichen. Würde ein höherer Kostendeckungsgrad vorgeschrieben, könnte ein Grossteil der Bahn- und Buslinien diese Vorgabe nicht mehr

erfüllen. Bei einem Kostendeckungsgrad von beispielsweise 50 % würden gemäss heutigem Kostenstand nur noch zwei Linien des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton über dieser Limite liegen. Damit könnte - trotz Synergien - das heutige Netz von Bahn und Bus im Kanton Zug nicht mehr im bisherigen Umfang betrieben werden.

Die Berechnung des Kostendeckungsgrads bestimmt sich nach den Erlösen, gemessen an den Betriebskosten aller Linien. Falls die im Gesetz erwähnte Limite unterschritten wird, sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit der vorgeschriebene Kostendeckungsgrad spätestens in drei Jahren wieder erreicht wird. Diese Massnahmen können von betrieblichen Optimierungen über die Ausdünnung von Fahrplänen oder die Einstellung von nachfrageschwachen Linien bis zu Tariferhöhungen reichen. Mit der Toleranzzeit von drei Jahren zur Wiedererreichung des vorgegebenen minimalen Kostendeckungsgrads wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass sich neue Angebote des öffentlichen Verkehrs zuerst am Markt zu bewähren haben, bis sie den gewünschten Kostendeckungsgrad erbringen.

Das Gesetz regelt den touristischen Verkehr (Bergbahnen und Schifffahrt) nicht. Da der Hauptzweck der Linien des touristischen Verkehrs nicht darin besteht, eine Erschliessung gemäss Abs. 2 zu gewährleisten, kann es nicht Aufgabe dieses Gesetzes sein, diese zu regeln und finanziell zu unterstützen. In der kantonalen Tourismusgesetzgebung sind bereits Kann-Vorschriften für eine allfällige Unterstützung des touristischen Verkehrs enthalten. Ebenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden Gesetzes ist der reine Schülerverkehr, der von Gemeinden und allenfalls von Privaten ausserhalb des Angebots im öffentlichen Verkehr bestellt wird.

§ 2 Verkehrskoordination

Es wird geregelt, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs, das neu auch das heutige Ortsverkehrsangebot der Gemeinden umfasst, grundsätzlich vom Kanton festzulegen ist, dass diese Festlegung jedoch nach Rücksprache mit den Gemeinden zu geschehen hat (Abs. 1). Die Rücksprache mit den Gemeinden erfolgt im Rahmen regelmässiger Koordinationskonferenzen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs. Zudem werden die Gemeinden weiterhin die Möglichkeit haben, als Input für die Angebotsgestaltung Anregungen einzubringen. Die Gemeinden sind nach wie vor frei, über das vom Kanton bestellte Grundangebot hinaus Leistungen bei Transportunternehmungen einzukaufen. Dabei kann es sich um Angebote des konventionellen

Linienverkehrs oder um alternative Betriebsformen handeln. In jedem Fall müssen die von den Gemeinden zusätzlich bestellen Leistungen mit dem Grundangebot verträglich sein und dürfen dieses nicht konkurrenzieren (Abs. 3).

Beim Abs. 2 handelt es sich um die generelle Ermächtigung des Kantons zum Abschluss von Vereinbarungen im Bereich des Angebots und der Tarife im öffentlichen Verkehr.

§ 3 Beteiligungen

Die Möglichkeit, dass sich der Kanton an Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs kapitalmässig beteiligen kann, wird neu ausdrücklich im GöV erwähnt. Bisher besteht einzig die Beteiligung an der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) im Umfang von 45 % des Aktienkapitals (KRB vom 31. Mai 1990; BGS 751.315). Diese Beteiligung steht nicht zur Diskussion und es bestehen auch keine Absichten, sich an anderen Transportunternehmungen zu beteiligen. Mittel- oder langfristig könnten höchstens die Änderung der Rechtspersönlichkeit von Tarifverbänden oder das Entstehen neuer Unternehmensformen im Zusammenhang mit den Zukunftsprojekten des öffentlichen Verkehrs zu Veränderungen führen und die heutige Eignerpolitik des Kantons beeinflussen.

§ 4 Aufgaben

Da es sich zum Teil um Aufgaben und Zuständigkeiten handelt, die gegenüber dem bisherigen Gesetz keine Änderungen erfahren, werden nur die wichtigsten Neuerungen erwähnt. So wird neu die Festlegung von Netz und Angebot des öffentlichen Verkehrs stufengerecht auf die kantonalen Ebenen der Legislative, der Exekutive und der Verwaltung sowie auf die Gemeinden verteilt. Dabei kann der Kantonsrat mit den Bahnhaltstellen und den übrigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs die Hauptpunkte des Bahn- und Busnetzes festsetzen. Diese werden dem Kantonsrat in einer separaten Vorlage zum einfachen Beschluss unterbreitet. Auf der Basis der vom Kantonsrat vorgegebenen Knotenpunkte legt dann der Regierungsrat die Linien des öffentlichen Verkehrs mit den jeweiligen Anfangs- und Endhaltstellen fest und die zuständige Direktion (Volkswirtschaftsdirektion) bestimmt anschliessend für die einzelnen Linien in Form der Taktintervalle (beispielsweise Stunden-, Halbstunden- oder Viertelstundentakt) das effektive Grundangebot. Den Gemeinden obliegt es schliesslich, diejenigen Bushaltstellen, die nicht in die Kompetenz von Kantonsrat

und Regierungsrat fallen, nach Rücksprache mit dem Kanton festzulegen. Es ist davon auszugehen, dass im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes das Netz des öffentlichen Verkehrs mit sämtlichen Linien und Haltestellen auf der Basis des Angebotsjahres 2006 weiter betrieben werden kann, da entsprechende Synergien genutzt werden können.

Eine neue gesetzliche Aufgabe des Kantonsrats (Abs. 1) umfasst die Gewährung von Beiträgen an Tarifvergünstigungen für einzelne Bevölkerungsgruppen. Bisher besteht eine Ermässigung auf den Fahrausweisen für IV-Bezügerinnen und -Bezüger sowie für blinde und sehbehinderte Personen gemäss einem separaten Kantonsratsbeschluss vom 30. November 2000 (BGS 841.8). Neu können nun solche Tarifierleichterungen vom Kantonsrat, gestützt auf das GöV, aber weiterhin mit separatem Beschluss, erlassen werden.

Der Regierungsrat (Abs. 2) erlässt den Angebotsbeschluss, in dem jährlich der Umfang und der finanzielle Rahmen für die Bestellung der Angebote des öffentlichen Verkehrs abgesteckt werden, und setzt den Preis für die Haltestellenabfahrt fest (Näheres dazu in den Erläuterungen zu § 5). Mit der Kompetenz, mit Trägern des öffentlichen Verkehrs auch mehrjährige Rahmenvereinbarungen abzuschliessen, kann der Regierungsrat auch Optionen einlösen, wie sie der Bund in der Bahnreform 2 vorsieht. Zudem besteht bereits heute mit dem Vertrag über den Betrieb der Stadtbahn Zug eine derartige Rahmenvereinbarung. Mit einer mehrjährigen Vereinbarung kann der Kanton als Leistungsbesteller einer Transportunternehmung beispielsweise eine höhere Sicherheit für Investitionen im Rollmaterialbereich geben.

Neu wird ins Gesetz eine Bestimmung aufgenommen, wonach der Regierungsrat mit Transportunternehmungen Vereinbarungen über den Unterhalt von Bahnhaltestellen abschliessen kann, wie dies bereits bei den bestehenden Stadtbahnhaltestellen mit der SBB vereinbart wurde.

Bei der zuständigen Direktion (Abs. 3) werden die Aufgaben aufgelistet, die im Grossen und Ganzen bereits heute wahrgenommen werden. Neu ist unter anderem die ausdrückliche Koordinationspflicht gegenüber der Baudirektion bei der Planung und beim Bau von Anlagen des öffentlichen Verkehrs. Bei der beantragten kleinen Änderung des Gesetzes über Strassen und Wege (§ 9) wird eine analoge Koordinationsaufgabe ins erwähnte Gesetz eingefügt. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass sowohl der öffentliche Verkehr wie auch der motorisierte Individualverkehr und

der Langsamverkehr Teile eines kohärenten Gesamtverkehrssystems sind und sich gegenseitig zu ergänzen haben.

Auch für die Gemeinden (Abs. 6) wird im Gesetz eine Koordinationspflicht gegenüber dem Kanton im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben im Verkehrsbereich verankert. Der bisherigen Praxis entsprechend fallen Bau und Unterhalt von Zugängen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in die Zuständigkeit der Gemeinden, ausgenommen ist der bauliche Unterhalt am Strassenkörper, der sich nach § 6 Abs. 3 richtet. Bei den Zugängen zu den Bahn- und Bushaltestellen ist darauf zu achten, dass diese behindertengerecht ausgestaltet sind und dass sie die Haltestellen auf dem direktesten Weg mit den Wohn- und Arbeitsgebieten oder mit Ausbildungsstätten verbinden. Ins Aufgabengebiet der Gemeinden gehören zudem der betriebliche Unterhalt aller Bushaltestellen sowie die Errichtung und der bauliche Unterhalt der Bushaltestellen, die nicht an Kantonsstrassen liegen. Zum betrieblichen Unterhalt (Instandhaltung) gehören beispielsweise die Behebung kleinerer Schäden, die Reinigung und der Winterdienst, während der bauliche Unterhalt (Instandsetzung) die Reparatur von beschädigten Teilen der Haltestelle wie Trottoirbelag, Busbuchten, Randsteine usw. umfasst.

Die Gemeinden sind im Weiteren wie bisher zuständig für die Ausrüstung der Bushaltestellen mit geschützten Personenunterständen oder Sitzgelegenheiten. Das Aufstellen von Billettautomaten und Einrichtungen für die Fahrgastinformation fällt in die Zuständigkeit der Transportunternehmungen, wie dies in § 4 Abs. 3 lit. e zum Ausdruck gebracht wird. Die Gemeinden haben die Transportunternehmungen dabei gemäss geltender Praxis baulich und logistisch zu unterstützen.

§ 5 Abgeltungen

Die Bestimmung regelt die Finanzierung der vom Kanton bestellten Angebote des öffentlichen Verkehrs. Dabei wird mit dem Begriff der Abgeltung die Terminologie der Bundesgesetzgebung übernommen. Die Abgeltung, die mit der jeweiligen Transportunternehmung im Voraus festgelegt wird, ist der Teil der Kosten für die bestellten Transportleistungen, den die Unternehmung mit den auf der einzelnen Linie erwirtschafteten Erträgen nicht decken kann.

Mit dem Anteil, den die Gemeinden an den Abgeltungen für die vom Kanton bestellten Leistungen auf den Bahn- und Buslinien im Kanton Zug zu übernehmen haben,

werden die Vorgaben der ZFA im Bereich des öffentlichen Verkehrs erfüllt. Die in Abs. 3 festgelegten 20 % entsprechen in etwa dem Aufwand, der beim Inkrafttreten des Gesetzes bei den Gemeinden für die Bestellungen im reinen Ortsverkehr anfallen. Im Gegenzug entfallen bei den Gemeinden die bisherigen Beiträge an die Aufwendungen für den Regionalverkehr und für den Tarifverbund. Die Kosten für den Tarifverbund gehen neu zu 100 % zu Lasten des Kantons (Abs. 4).

In den Abs. 2 und 3 werden die Modalitäten zur Berechnung der jeweiligen Gemeindeanteile festgelegt. Das zentrale Instrument für diese Berechnung ist der Preis für eine Haltestellenabfahrt. Die Haltestellenabfahrten ergeben sich aus der Bedienung der einzelnen Bahn- und Bushaltestellen gemäss jeweiligem Jahresfahrplan. Für die Berechnung der Gemeindeanteile fallen nur die Haltestellenabfahrten der vom Kanton bestellten Angebote des öffentlichen Verkehrs in Betracht, was zur Folge hat, dass Halte des Fernverkehrs nicht angerechnet werden. Mit dem Instrument der Haltestellenabfahrt wird die individuelle Belastung der Gemeinden in Zukunft transparent und direkt abhängig von der Erschliessungsqualität auf dem jeweiligen Gemeindegebiet. Um der höheren Erschliessungsqualität im Bahnverkehr Rechnung zu tragen, werden die Haltestellenabfahrten von Stadtbahn- und S-Bahn-Zügen mit der doppelten Gewichtung einer Bushaltestellenabfahrt berücksichtigt.

Um sicherzustellen, dass die Summe der Gemeindeanteile im Verlauf der Zeit die im Gesetz verankerte 20-%-Marke nicht übersteigt, hat der Regierungsrat mindestens alle vier Jahre den Preis für die einfache Haltestellenabfahrt neu festzulegen. Aufgrund der gewählten Formulierung ist es möglich, bei grösseren Angebotsveränderungen den Preis für die Haltestellenabfahrt auch in kürzeren Zeitintervallen zu ändern. In denjenigen Jahren, in denen keine Neufestsetzung erfolgt, wird der Preis der aufgelaufenen Teuerung angepasst.

Nach dem gegenwärtigen Wissensstand werden mit dem neuen Regime zur Festlegung der Gemeindeanteile sämtliche Gemeinden im Vergleich zur geltenden gesetzlichen Regelung entlastet. Konsequenterweise ergibt sich für diejenigen Gemeinden, die heute Leistungen des Ortsverkehrs zu 100 % finanzieren, eine grössere Entlastung als für die übrigen Gemeinden. Die nachstehende Tabelle zeigt die Entlastungen in den einzelnen Gemeinden. Es handelt sich um Modellberechnungen, die für die Projektarbeiten zum 2. ZFA-Paket vorgenommen worden sind. Dabei ist zu beachten, dass ab dem Jahr 2005 die finanziellen Auswirkungen der Angebotsausbauten (Einführung der Stadtbahn und Anpassung des Busnetzes auf die Stadtbahn)

berücksichtigt sind. Da bis zum Inkrafttreten des neuen Gesetzes die Gemeindefeile noch aufgrund der bestehenden Rechtsgrundlagen berechnet werden, handelt es sich bei den Zahlen in der Tabelle um hypothetische Werte, die allerdings die zu erwartende Entwicklung für die Gemeinden aufzuzeigen vermögen.

Entlastung pro Gemeinde (in 1'000 Fr.)	2003*	2004*	2005	2006
Zug	-2'471	-2'576	-2'843	-2'858
Oberägeri	-113	-142	-179	-181
Unterägeri	-111	-119	-176	-178
Menzingen	-83	-106	-150	-150
Baar	-761	-715	-865	-867
Cham	-297	-332	-561	-551
Hünenberg	-254	-265	-176	-178
Steinhausen	-118	-124	-201	-203
Risch	-108	-105	-262	-263
Walchwil	-42	-45	-54	-54
Neuheim	-28	-31	-44	-44
Total	-4'386	-4'559	-5'511	-5'527

* gleiche Werte wie in der Kantonsratsvorlage zum 2. Paket der Zuger Finanz- und Aufgabenreform (ZFA)

§ 6 Anpassungen des Strassennetzes

Abs. 1, wonach der Kanton und die Gemeinden ihre Strassen und weitere Anlagen für Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs unentgeltlich zur Verfügung stellen, wurde sinngemäss aus dem bisherigen GöV übernommen. Dabei ist anzumerken, dass unter dem Begriff der weiteren Anlagen beispielsweise auch Plätze oder andere Grundstücke im Besitz von öffentlichen Gemeinwesen zu verstehen sind. Mit den Instrumenten der kantonalen und gemeindlichen Richtplanungen ist dafür zu sorgen, dass in diesem Zusammenhang Konflikte zwischen den Anliegen des öffentlichen Verkehrs und berechtigten gemeindlichen Interessen nach Möglichkeit vermieden werden.

Unter die in Abs. 2 erwähnten Anlagen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel fallen unter anderem separate Spuren für den öffentlichen Verkehr (Busspuren und Trassen des Feinverteilers) sowie sämtliche rechnergesteuerten

Massnahmen wie Bevorzugungen an Lichtsignalanlagen oder das Staumanagement zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.

Die mit der Gesetzesrevision vorgeschlagene Zusammenlegung von Regional- und Ortsverkehr zieht auch eine Neuregelung der Zuständigkeiten für bauliche Anpassungen an Strassen und Wegen für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs nach sich. Neu sollen der Kanton für bauliche Anpassungs- und Unterhaltsarbeiten an Kantonsstrassen und die Gemeinden für solche an Strassen und Wegen, die den Kantonsstrassen nachgeordnet sind, zuständig sein (Abs. 3). Durch diese eindeutige Regelung dürften in Zukunft keine Meinungsverschiedenheiten über die Zuständigkeit mehr entstehen (siehe dazu auch die Ausführungen im Kapitel 3). Im Zusammenhang mit der erwähnten Neuregelung ist eine Anpassung des Gesetzes über Strassen und Wege notwendig (vgl. § 9).

§ 7 Anlagen von zentraler Bedeutung

Diese Bestimmung wurde im Gegensatz zur heutigen Fassung unternehmensneutral und zukunftsstauglich formuliert. So wurde mit Blick auf die Zukunftsprojekte des öffentlichen Verkehrs (Teilergänzungen der Stadtbahn und leistungsfähiger Feinverteiler) der Begriff der Trassen aufgenommen. Ausdrücklich erwähnt werden auch Informations- und Betriebsleitsysteme, da diese für einen einwandfrei funktionierenden und kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr immer unverzichtbarer werden. Der Kanton kann die im Gesetz erwähnten Anlagen und Einrichtungen, die innerhalb des Systems des öffentlichen Verkehrs eine zentrale oder regionale Rolle zu spielen haben, finanziell unterstützen, selber erstellen, betreiben und unterhalten oder durch Dritte erstellen, betreiben und unterhalten lassen. Die Bewilligung von entsprechenden Investitionsbeiträgen fällt in die Kompetenz des Kantonsrats und erfolgt durch separate Beschlüsse. Diese sind referendumpflichtig, wenn die entsprechenden Limiten gemäss Kantonsverfassung überschritten sind.

§ 8 Parkierungsmöglichkeiten

Diese Bestimmung hat gegenüber dem geltenden Recht grundsätzlich keine Änderung erfahren. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Parkierungsmöglichkeiten für Motorfahrzeuge und Fahrräder nur dann in den Genuss eines kantonalen Beitrags kommen können, wenn sie von regionaler Bedeutung sind, dem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel dienen und eine gewisse Grösse aufweisen. Diese drei

Kriterien, die kumulativ erfüllt sein müssen, sind von der kantonsrätlichen Kommission für den öffentlichen Verkehr am 6. November 1998 mit präjudizieller Wirkung festgelegt worden. An Parkierungsmöglichkeiten mit einem innergemeindlichen Einzugsgebiet können demzufolge keine Kantonsbeiträge gesprochen werden. Für die Gewährung von Beiträgen ist der Kantonsrat zuständig. Es gelten die gleichen Rahmenbedingungen wie bei Beiträgen gemäss § 7.

§ 9 Anpassung bisherigen Rechts

Die Notwendigkeit, das Gesetz über Strassen und Wege (GSW) in einzelnen Punkten anzupassen, wurde bei den Erläuterungen zu den §§ 4 und 6 bereits aufgezeigt. Die Anpassungen wurden in Absprache mit der Baudirektion vorgenommen. Neu ins GSW aufgenommen wird auch der Begriff der Eigentrasse für den öffentlichen Verkehr, wie er im kantonalen Richtplan im Zusammenhang mit dem Feinverteiler enthalten ist.

§ 11 Inkrafttreten

Es ist vorgesehen, das GöV zeitlich abgestimmt auf das 2. Paket der Zuger Finanz- und Aufgabenreform (ZFA) in Kraft zu setzen. Um den Bestellprozess im öffentlichen Verkehr jedoch sauber abwickeln zu können, muss das Datum der Inkraftsetzung des GöV zwingend auf den Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels (jeweils etwa Mitte Dezember) gelegt werden. Der Regierungsrat erhält demzufolge die Kompetenz, das genaue Datum festzulegen. Falls das 2. Paket der ZFA auf den 1. Januar 2008 in Kraft tritt, so wäre der entsprechende Zeitpunkt für das revidierte GöV auf den 9. Dezember 2007 anzusetzen.

6. Ergebnis der Vernehmlassung

Der Regierungsrat hat den Entwurf für das neue GöV am 10. Januar 2006 den Gemeinden, den politischen Parteien, den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs sowie interessierten Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden zur Vernehmlassung unterbreitet. Bis zum Ablauf der Vernehmlassungsfrist, die auf Wunsch verschiedener Adressaten bis zum 30. April 2006 erstreckt wurde, sind 23 zum Teil sehr ausführliche Stellungnahmen eingegangen. In sämtlichen Stellungnahmen wurden die Gesetzesrevision und die damit verbundenen Zielsetzungen grundsätzlich positiv

beurteilt. Die zentralen Fragen, die in den Vernehmlassungsantworten vorgebracht wurden, betrafen die Mitwirkung der Gemeinden, die Festschreibung eines Kostendeckungsgrades für die Angebote des öffentlichen Verkehrs, die kapitalmässige Beteiligung an Transportunternehmungen, die periodische Berichterstattung an den Kantonsrat, die Aufgaben der Gemeinden im Infrastrukturbereich sowie die Problematik des touristischen Verkehrs.

Von Seiten verschiedener Gemeinden sind ungenügende Mitwirkungsmöglichkeiten vor allem bei der Planung und bei der Festlegung des Angebots im öffentlichen Verkehr bemängelt worden (§ 2 Abs. 1). In diesem Zusammenhang wurde explizit ein Mitspracherecht für die Gemeinden verlangt. Ein solches Recht ergebe sich beispielsweise aus der Pflicht der Gemeinden, an die Abgeltungen im öffentlichen Verkehr einen finanziellen Beitrag zu entrichten. Der Regierungsrat hält an seiner Auffassung fest, dass die Entscheidungskompetenz für die Festlegung des Angebots beim Kanton liegen muss, da dieser den Hauptanteil der ungedeckten Kosten trägt und im Übrigen auch für die Einhaltung des Kostendeckungsgrads verantwortlich ist. Es ist festzuhalten, dass auch das geltende Gesetz kein Mitspracherecht für die Gemeinden vorsieht, obwohl diese mit einem Viertel einen höheren Prozentanteil an den Abgeltungen zu tragen haben, als dies in Zukunft der Fall sein wird. Die gemeindlichen Interessen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr werden heute mit regelmässigen Koordinations- und Informationskonferenzen sichergestellt. Zudem werden jeweils im Hinblick auf die Festlegung des Angebots bei den Gemeinden Wünsche und Anregungen zum Fahrplan erhoben. Diese Mitwirkungsmöglichkeiten sollen beibehalten werden. Schliesslich weist der Regierungsrat darauf hin, dass die Gemeinden mit der Kompetenz, auf dem jeweiligen Gemeindegebiet die meisten Bushaltestellen selber festzulegen, eine neue Möglichkeit der Mitgestaltung im Bereich des öffentlichen Verkehrs erhalten.

Ein ganzer Strauss von Anträgen ist bei der Frage des Kostendeckungsgrads (§ 1 Abs. 5) eingegangen. Die Anträge postulieren eine ersatzlose Streichung dieses Instruments, einen Kostendeckungsgrad unter 40 %, die Möglichkeit, die Limite von 40 % für eine bestimmte Zeit zu unterschreiten, den Kostendeckungsgrad lediglich als Richtwert zu bezeichnen oder ihn als Durchschnittswert der vergangenen Jahre zu definieren. Es wurde auch angeregt, eine Limite über 40 % anzustreben. Im Zusammenhang mit den Massnahmen, die zur Erreichung des minimalen Kostendeckungsgrads ergriffen werden, wurde zudem ein Mitspracherecht der Gemeinden verlangt. Mehrere Vernehmlassungsteilnehmer befürchteten, dass es mit der

Festsetzung eines fixen Kostendeckungsgrads in Zukunft nicht mehr möglich sei, Innovationen im öffentlichen Verkehr umzusetzen oder neue Angebote in den Fahrplan aufzunehmen, da diese in den ersten Jahren erfahrungsgemäss einen tiefen Kostendeckungsgrad zur Folge hätten. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass eine Reihe von Kostenbestandteilen vom Leistungsbesteller oder von den Transportunternehmungen gar nicht beeinflusst werden könne. Der Regierungsrat möchte den Kostendeckungsgrad von 40 % grundsätzlich beibehalten, da er ihn als zweckmässiges Steuerungsinstrument für einen effizienten und wirtschaftlichen öffentlichen Verkehr betrachtet. Gleichzeitig teilt er aber auch die Ansicht, dass neue Angebote, die sich erst noch am Markt zu bewähren haben, den Gesamtkostendeckungsgrad nach unten drücken können. Aus diesem Grund ist er bereit, ins Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, wonach ein unterschrittener Kostendeckungsgrad innert maximal drei Jahren mit geeigneten Massnahmen wieder auf die vorgeschriebene Minimalhöhe gebracht werden muss.

Im Zusammenhang mit der Bestimmung, wonach sich die öffentlichen Gemeinwesen an Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs beteiligen können (§ 3), resultierten aus der Vernehmlassung kontroverse Meinungsäusserungen. So wurde einerseits verlangt, dass die Beteiligung des Kantons an der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) im Gesetz ausdrücklich zu verankern sei. Auf der andern Seite wurde postuliert, diese Bestimmung ersatzlos zu streichen, da sich erfahrungsgemäss verselbstständigte Unternehmungen am Markt besser behaupten könnten. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass es den vorgeschlagenen Paragrafen braucht, da es bei kapitalmässigen Beteiligungen an Unternehmungen aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs nicht um blosse Finanzanlagen geht. Da es eines der Hauptziele der vorliegenden Gesetzesrevision ist, die rechtlichen Grundlagen für den öffentlichen Verkehr unternehmensneutral auszugestalten, spricht sich der Regierungsrat dagegen aus, die Beteiligung an der ZVB explizit im Gesetz zu erwähnen. Der Regierungsrat weiss aber dennoch um die wichtige Rolle, die die ZVB innerhalb des Kantons Zug als sozialer Arbeitgeber und als bedeutender Erbringer von Leistungen im öffentlichen Verkehr spielt. An dieser Haltung ändert sich nichts.

In mehreren Vernehmlassungsantworten wurde verlangt, dass der Regierungsrat periodisch dem Kantonsrat über die Entwicklung im öffentlichen Verkehr und über die geplanten Ausbauschritte Bericht erstatten soll. Der Regierungsrat spricht sich aus folgenden Gründen gegen eine solche Berichterstattung aus: Über die Entwicklung im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird dem Kantonsrat jeweils in den jährlichen

Rechenschaftsberichten Auskunft erteilt. Mit einem Bericht über künftige Massnahmen und Ausbauschritte würde für einen Teilbereich der kantonalen Verwaltung ein Instrument geschaffen, das es bisher im Kanton Zug nicht gibt. Der Regierungsrat lehnt es daher ab, über das vorliegende Gesetz die Institution des Planungsberichts neu einzuführen.

Im Zusammenhang mit den Aufgaben der Gemeinden (§ 4 Abs. 6) wurde in einzelnen Antworten verlangt, dass der Kanton für die Investitionen an sämtlichen Bushaltestellen aufkommen soll. Der Regierungsrat gibt zu bedenken, dass diese Forderung über die gegenwärtige Rechtspraxis hinausgeht. Demnach haben die Gemeinden bereits heute alle Bushaltestellen des Orts- und Regionalverkehrs, die an Gemeindestrassen liegen, zu erstellen sowie baulich und betrieblich zu unterhalten. Der Regierungsrat hält an der klaren Regelung des neuen Gesetzes fest. Mehrere Gemeinden verlangten, eine zusätzliche Bestimmung ins Gesetz aufzunehmen, wonach sie nicht dafür zuständig sind, an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs Billettautomaten und Einrichtungen für die Fahrgastinformation zu erstellen und zu unterhalten. Der Regierungsrat folgt diesem Antrag, indem er unter § 4 Abs. 3 eine neue Bestimmung aufnimmt, wonach die zuständige Direktion dafür zu sorgen hat, dass die Transportunternehmungen an den Haltestellen die erwähnten Einrichtungen erstellen und unterhalten.

Schliesslich wurde im Rahmen der Vernehmlassung die Forderung vorgebracht, der öffentliche Verkehr habe auch die Erschliessung von grösseren Freizeiteinrichtungen und Einkaufszentren zu gewährleisten und eine gewisse touristische Grundversorgung im Kanton sicherzustellen. § 1 Abs. 2 sei entsprechend anzupassen. Verlangt wurde im Weiteren, dass die Zugerbergbahn ins Angebot des öffentlichen Verkehrs aufzunehmen sei. Der Regierungsrat hält fest, dass der grösste Teil der erwähnten Einrichtungen heute im Einzugsbereich von Wohn- und Arbeitszonen liegen und demzufolge bereits mit öffentlichem Verkehr erschlossen sind. Die Ansiedlung von grösseren Freizeit- und Einkaufsanlagen auf der "grünen Wiese" entspricht zudem nicht der kantonalen Raumordnungspolitik. Schliesslich ist davon auszugehen, dass die weitaus meisten Fahrten im Einkaufs- und Freizeitverkehr ihren Anfangs- und Endpunkt in den Wohn- und Arbeitsgebieten haben. Nach Auffassung des Regierungsrats ist der Einkaufs- und Freizeitverkehr daher mit der Formulierung in § 1 Abs. 2 abgedeckt. Der Regierungsrat spricht sich im Weiteren dagegen aus, dass der bestellte öffentliche Verkehr touristische Aufgaben zu übernehmen hat. In diesem Sinn gehören nach Auffassung des Regierungsrats die Schifflinien auf dem Zuger- und

dem Ägerisee sowie die Zugerbergbahn nicht zum Angebot des öffentlichen Verkehrs, da sie reine Angebote des touristischen Verkehrs sind.

7. Personelle und finanzielle Auswirkungen

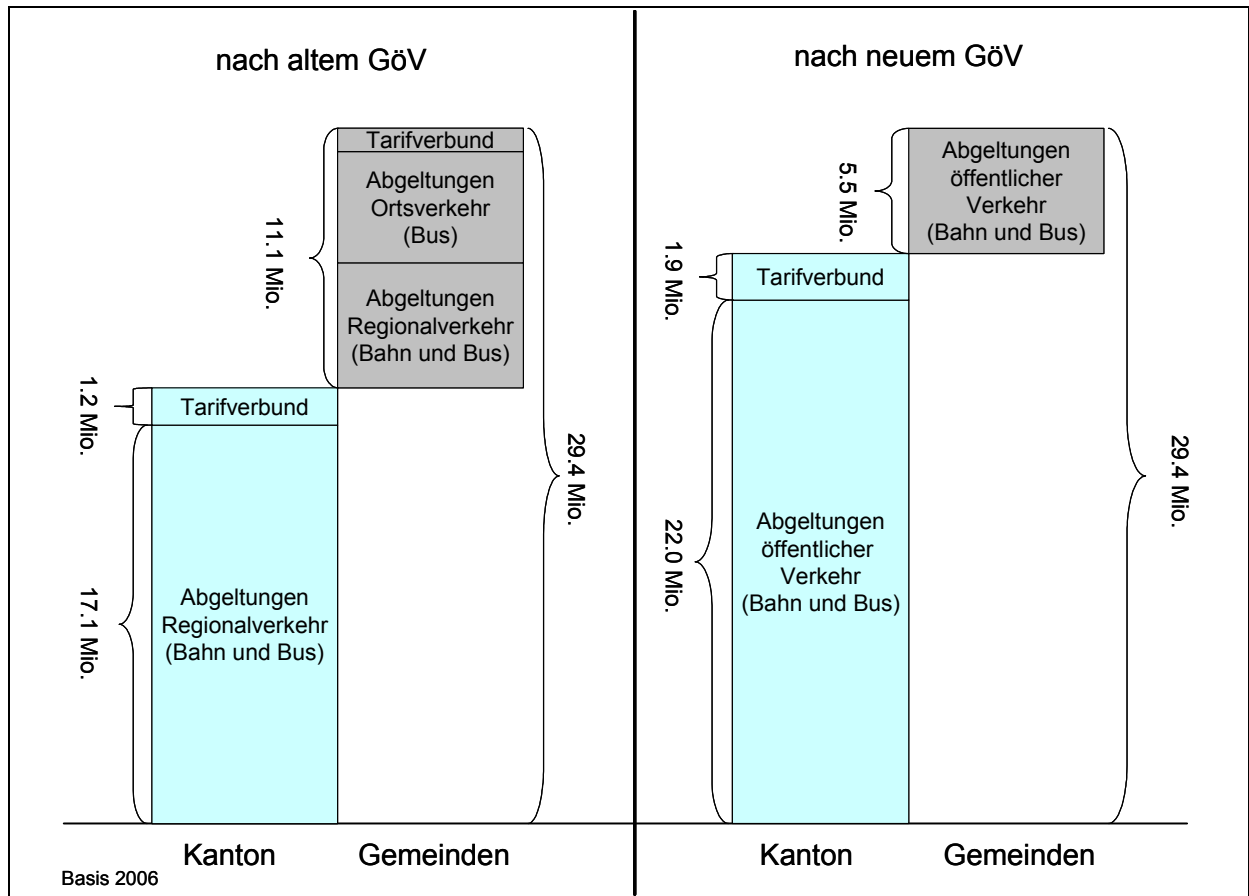
Die bedeutendste Veränderung, die mit der Totalrevision des GöV vollzogen wird, ist die Zusammenlegung von Regional- und Ortsverkehr. In diesem Bereich sind denn auch folgerichtig die primären personellen und finanziellen Auswirkungen der Gesetzesrevision zu erwarten. Zurzeit sind beim kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr rund 2,5 von insgesamt 4,5 Stellen mit Planung, Bestellung, Koordination, Finanzierung und Controlling des öffentlichen Regionalverkehrs befasst. Wir gehen davon aus, dass das zusätzliche Aufgabenvolumen, das mit der Zusammenlegung von Regional- und Ortsverkehr auf den Kanton zukommt, mit dem gleichen Personalbestand bewältigt werden kann. Gewisse Aufgaben wie die Koordination bei gemischten Regional- und Ortsverkehrslinien oder das Fahrplankonsultationsverfahren werden bereits heute vom Kanton wahrgenommen. Zudem wird erwartet, dass durch die Zusammenlegung von Regional- und Ortsverkehr auch Synergiepotenzial genutzt werden kann. Schliesslich muss festgehalten werden, dass sich heute in keiner Gemeinde - auch nicht in der Stadt Zug, wo weitaus die meisten Leistungen des reinen Ortsverkehrs bestellt werden - eine ganze Stelle mit Aufgaben aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs befasst.

Die Gemeinden können im Gegenzug Aufgaben im Zusammenhang mit dem bestellten öffentlichen Verkehr an den Kanton abtreten. Da - wie bereits erwähnt - nirgends eine Vollstelle mit den Belangen des Ortsverkehr beschäftigt ist, können die frei werdenden personellen Kapazitäten für andere Aufgaben eingesetzt werden. Wir verweisen dabei zum Beispiel auf die zusätzlichen Aufgaben, die mit dem neuen Gesetz den Gemeinden im Bereich der Haltestellen überbunden wird.

In finanzieller Hinsicht wird die Gesetzesrevision in erster Linie Auswirkungen bei den Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr und bei den Tarifverbundskosten zeitigen. Bei den übrigen, den öffentlichen Verkehr betreffenden Positionen der laufenden Rechnung sind wegen der GöV-Revision keine relevanten Veränderungen zu erwarten. Im Folgenden zeigen wir Ihnen die Entwicklung anhand der Zahlen für das Jahr 2006 auf. Der Kanton Zug bestellt 2006 - nach Abzug der Beiträge des Bundes

und der Nachbarkantone - bei den Transportunternehmungen Regionalverkehrsleistungen im Ausmass von 22,8 Millionen Franken. Nach Abzug der Gemeindebeiträge verbleiben davon netto 17,1 Millionen Franken beim Kanton. Hinzu kommen Kosten für den Tarifverbund (Nettobelastung des Kantons von rund 1,2 Millionen Franken). Zusammen ergibt sich eine Netto-Gesamtbelastung des Kantons von 18,3 Millionen Franken. Die Belastung der Gemeinden resultiert aus dem Anteil, den sie nach geltender Gesetzgebung an die Kosten für den Regionalverkehr (5,7 Millionen Franken) und den Tarifverbund (0,7 Millionen Franken) zu entrichten haben sowie der Abgeltung für die reinen Ortsverkehrsleistungen (4,7 Millionen Franken). Die Gesamtbelastung der Gemeinden beläuft sich 2006 demnach auf 11,1 Millionen Franken.

Mit dem Systemwechsel, der mit dem neuen Gesetz vorgenommen wird, wird sich die Bruttobelastung des Kantons für die Abgeltungen im öffentlichen Verkehr auf 27,5 Millionen Franken belaufen - es handelt sich dabei um die Summe der bisherigen Abgeltungen für den Regionalverkehr und den Ortsverkehr. An diesen 27,5 Millionen Franken haben sich die Gemeinden mit 20 % (5,5 Millionen Franken) zu beteiligen. Die Aufwendungen für den Tarifverbund (rund 1,9 Millionen Franken) fallen nach neuer Lösung zu 100 % beim Kanton an, womit sich die Nettobelastung des Kantons nach dem Systemwechsel auf gesamthaft 23,9 Millionen Franken einstellen wird. Wie bereits erwähnt, basieren die vorstehenden Berechnungen, die in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind, auf den Zahlen des Angebotsjahres 2006. Nicht berücksichtigt sind in den Berechnungen allfällige Auswirkungen der Teilergänzung der Stadtbahn oder der Änderung von Rahmenbedingungen auf Bundesebene, da in beiden Fällen kein innerer Zusammenhang mit der Revision des GöV besteht.



Bei den Werten der nachstehenden Tabelle handelt es sich um die Nettobelastung des Kantons für die Abteilungen des öffentlichen Verkehrs und für die Kosten des Tarifverbunds. Die erwarteten Beiträge des Bundes und der Gemeinden sind demnach bereits abgezogen.

A)	Investitionsrechnung	2006	2007	2008	2009
1.	-> für Immobilien, Beteiligungen und Investitionsbeiträge: ● bereits geplanter Betrag	0	0	0	0
2.	● effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	0	0	0	0
3.	-> für Einrichtungen, Mobiliar, Fahrzeuge und Informatik: ● bereits geplanter Betrag	0	0	0	0
4.	● effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	0	0	0	0

B)	Laufende Rechnung	2006	2007	2008	2009
5.	● bereits geplanter Betrag**	18,3 Mio.*	18,6 Mio.**	18,8 Mio.**	19,1 Mio.**
6.	● effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	18,3 Mio.*	18,6 Mio.**	24,6 Mio.**	25,0 Mio.**

* Die in der Tabelle aufgeführten Beträge sind in der Kantonsratsvorlage zum 2. Paket der Zuger Finanz- und Aufgabenreform bereits berücksichtigt.

** Auf Basis Angebotsjahr 2006 (insbesondere ohne allfällige 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug ab 2009) inkl. Teuerung von 1,5 % pro Jahr. Ohne Teuerung ergibt sich im Jahr 2008 ein Aufwand von 23,9 Millionen Franken (vgl. Tabelle auf Seite 29) für Abgeltungen und Tarifverbund.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die Höhe der Gesamtaufwendungen der öffentlichen Gemeinwesen des Kantons Zug für den öffentlichen Verkehr grundsätzlich gleich hoch bleibt, wie die Darstellung auf Seite 29 zeigt. Es erfolgt jedoch im Einklang mit den ZFA-Vorgaben eine Kostenverlagerung von den Gemeinden auf den Kanton.

8. Antrag

Wir **b e a n t r a g e n** Ihnen,

auf die Vorlage Nr. 1464.2 - 12125 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 11. Juli 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio