

GESETZ ÜBER DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR  
UND  
KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND FESTLEGUNG  
DER BAHNHALTESTELLEN UND DER KNOTENPUNKTE  
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

BERICHT UND ANTRAG DER KOMMISSION FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

VOM 7. SEPTEMBER 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat die oben erwähnten Vorlagen des Regierungsrates am 7. September 2006 anlässlich einer Ganztagesitzung beraten. Der Volkswirtschaftsdirektor Walter Suter, Dr. Gianni Bomio, Direktionssekretär der Volkswirtschaftsdirektion, Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amts für öffentlichen Verkehr und Pius Zihlmann, stv. Leiter des Amts für öffentlichen Verkehr standen uns für Auskünfte zur Verfügung. Das Protokoll wurde von Peter Müllhaupt, jur. Mitarbeiter der Volkswirtschaftsdirektion, erstellt. Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Anträge

**1. Ausgangslage**

Nach rund 20 Jahren wird das Gesetz über den öffentlichen Verkehr total revidiert. Das Gesetz hat zwar eine höchst effiziente und erfreuliche Förderung des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton ermöglicht, welcher heute über ein dichtes, flächendeckendes Netz mit 5 regionale Bahnlinien (inkl. Stadtbahn Zug und S-Bahn Zürich), 27 Buslinien (davon 5 Ortsverkehrslinien), 16 Bahnhöfen und Bahnhaltstellen sowie 266 Bushaltstellen verfügt. Trotzdem weisen das geltende Gesetz sowie der

geltende Kantonsratsbeschluss über das Busstreckennetz Mängel auf. Die Gesetzgebung stimmt nicht mehr mit dem geltenden und künftigen Bundesrecht überein, sie legt den Fokus ausschliesslich auf die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB), sie trennt zwischen Regional- und Ortsverkehr, sie hat unterschiedliche Bemessungskriterien für die Mitfinanzierung des Angebots durch die Gemeinden je nach Verkehrsangebot und die Abstimmung auf die Zuger Finanz- und Aufgabenteilung könnte mit dem bestehenden Gesetz nicht umgesetzt werden.

Die vom Regierungsrat vorgeschlagene Neuregelung sieht deshalb gewichtige Änderungen vor. Zum einen ermöglicht sie einen grundlegenden Systemwechsel, indem nur noch ein öffentliches Verkehrsnetz geplant, bestellt und bedient wird. Dieses Netz muss als Ganzes einen Mindestkostendeckungsgrad von 40 % erreichen und nicht wie heute nur das regionale Busnetz der ZVB. Neu steuert der Kanton das Angebot im öffentlichen Verkehr und bezahlt mit 80 % einen Grossteil der Kosten. Die Gemeinden erhalten ein Mitspracherecht und sind in der Gestaltung ihrer Erschliessung durch die Festlegung der weitaus meisten Haltestellen auf Gemeindegebiet neu in die Pflicht genommen.

Diese Neuerungen ermöglichen nicht nur die Erweiterung des Netzes, z.B. durch einen Feinverteiler oder den Ausbau der Stadtbahn, sondern auch durch Synergiegewinne auf dem Busnetz ein optimiertes Angebot. Dadurch wird es möglich, trotz Einbezug der bisherigen Ortsverkehrslinien mit tiefen Kostendeckungsgraden in das neue Gesamtnetz einen unveränderten Kostendeckungsgrad für das ganze System zu erhalten.

Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion gaben auch einen Überblick über den Inhalt der zahlreichen Vernehmlassungen zur Vorlage und machten Ausführungen zu den zentralen Anliegen der Vernehmlassungsteilnehmer.

## **2. Eintretensdebatte**

In der Eintretensdebatte wurden verschiedene Fragen kompetent beantwortet. So wurde das System der künftigen Mitwirkung der Gemeinden bei der Konzeption des Gesamtnetzes erläutert. Nicht nur enthält dieses Gesamtnetz das bisherige Angebot von Regional- und Ortsverkehr, sondern die Gemeinden haben auch eine regelmässige Mitsprachemöglichkeit bei der Gestaltung dieses Netzes im Rahmen von sog.

Angebotskonferenzen. Diese Konferenzen finden bereits heute statt und haben sich bewährt. Beantwortet wurden auch verschiedene Fragen zum Kostendeckungsgrad, und zwar zur Definition desselben, zum Vergleich mit anderen Regionen und zu den diversen Anträgen in der Vernehmlassung zu diesem strategischen Führungsinstrument des Gesetzgebers. Der Volkswirtschaftsdirektor betonte nochmals, dass mit der neuen Gesetzgebung nicht vorgesehen ist, von der bisherigen Schlüsselrolle der ZVB als Anbieter von öffentlichen Transportleistungen abzurücken, nachdem Kanton und Gemeinden 90 % des Aktienkapitals besitzen. Informiert wurde auch, dass die ZVB über eine sog. Gebietskonzession für weite Teile des Kantonsgebiets verfügt, welche ihr die Risiken einer Ausschreibung des Angebots mindert und deshalb die Unternehmung beabsichtigt, sich für eine Verlängerung dieser Konzession einzusetzen. Festgestellt wurde auch, dass der öffentliche Verkehr ein Eckpfeiler der hohen Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug ist und bleiben soll. Wenn das weitere Wachstum in unserem Kanton sinnvoll und nachhaltig bewältigt werden soll, muss der öffentliche Verkehr nachfrageorientiert eine wichtige Rolle spielen. Diskutiert wurde auch, ob die Finanzierungen von touristischen Transportangeboten, wie bisher über das Tourismusgesetz oder neu über das Gesetz über den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden sollen, wobei die bisherige Lösung den Vorzug erhielt.

Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass trotz des markanten Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes nun der Zeitpunkt gekommen ist, die entsprechenden Rechtsgrundlagen den veränderten Verhältnissen anzupassen, weshalb Eintreten unbestritten war und mit 12:0 Stimmen sowohl für die Totalrevision des Gesetzes wie auch für den neuen Kantonsratsbeschluss beschlossen wurde.

### **3. Detailberatung**

#### **a) Gesetz über den öffentlichen Verkehr**

Bezüglich § 1 Abs. 1 wurde diskutiert, ob in das Gesetz explizit die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf der Basis des sog. Modalsplit zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr aufgenommen werden soll. Die Kommission war der Auffassung, dass die Nachfrageorientierung und Attraktivität gemäss vorliegendem Wortlaut genügen, um den öffentlichen Verkehr auch in den kommenden Jahren seinen Beitrag zur wirkungsvollen Bewältigung der Mobilität in unserem Kanton leisten zu lassen.

Es wurde intensiv diskutiert, ob in § 1 Abs. 5 ein Mindestkostendeckungsgrad vorgeschrieben werden soll. Die Kommission stellte sich auf den Standpunkt, dass aufgrund der wenigen Steuerungsmöglichkeiten des Kantonsrats in § 4 Abs. 1 eine strategische Vorgabe betreffend das Verhältnis von Betriebsaufwand und Erlösen im Gesetz gemacht werden muss. Deshalb wurden keine Änderungsanträge gestellt.

Ein Kommissionsmitglied warf die Frage auf, ob in § 2 Abs. 1 nicht ein Grundangebot im öffentlichen Verkehr, welches das heutige Regional- und Ortsliniennetz umfasst, aufgenommen werden soll. Die Kommission war der Auffassung, dass dies eine dynamische Weiterentwicklung des Angebots behindern könnte und angesichts der klaren Aussage im Bericht des Regierungsrats, dass das heutige Netz Basis des künftigen Netzes bildet, eine solche Bestimmung nicht nötig ist.

Bezüglich § 2 Abs. 3 erachtete es die Kommission als wichtig, dass die Gemeinden weiterhin über das vom Kanton festgelegte Angebot hinaus Leistungen bei den Transportunternehmungen bestellen können.

Die Kommission war klar der Auffassung, dass trotz Aufgabe der Monopolstellung der ZVB im neuen Gesetz sich der Kanton und die Gemeinden weiterhin im bisherigen Rahmen an der zugerischen Transportunternehmung beteiligen sollen und die ZVB weiterhin eine zentrale Rolle bei der Erbringung von öffentlichen Transportdienstleistungen in unserer Region spielen muss. Als Hauptaktionär der Unternehmung muss der Kanton alles Interesse haben, dass die ZVB weiterhin als grosser Arbeitgeber und Motor im öffentlichen Verkehr fungieren kann. Die Kommission sieht in der neuen allgemeinen Beteiligungsbestimmung aber kein Problem, nachdem künftig im Bundesrecht die Verbindung zwischen Besteller und Leistungserbringer im Rahmen der Bahnreform 2 neu definiert werden soll. Allerdings nahm die Kommission erfreut zur Kenntnis, dass auch mit der Bahnreform eine Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Hand an der ZVB möglich sein wird, da sie diese als sehr sinnvoll erachtet.

Bei § 4 Abs. 6 Bst. a diskutierte die Kommission Vor- und Nachteile der Festlegung der Haltestellen durch die Gemeinden, welche damit die Erschliessungsqualität ihres Gemeindegebiets massgeblich beeinflussen können. Die Gemeinden werden damit in die Pflicht zur Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems eingebunden, auch wenn der Kanton die zentralen Bahnhaltstellen und Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs weiterhin vorschreibt. Die Gemeinden müssen sich aber

auch bewusst sein, dass sie die Verpflichtung haben für ihre Wohn- und Arbeitsgebiete eine gute öffentliche Verkehrserschliessung durch ein optimales Angebot an Haltestellen zu garantieren. Die Kommission stellte sich hinter den Vorschlag des Regierungsrats, da sie der Auffassung war, dass kurzfristige und grundlegende Änderungen im Haltestellennetz nicht erfolgen werden, da das heutige Netz sehr gut auf die Bedürfnisse der öffentlichen Verkehrskunden und der Gemeinden abgestimmt ist. In diesem Zusammenhang war die Kommission der Auffassung, dass die unterschiedliche Gewichtung der Haltestellenabfahrten gemäss § 5 Abs. 3 richtig ist und auch der Landesindex der Konsumentenpreise bei der Anpassung an die Teuerung Platz greifen soll.

Bei § 5 Abs. 4 wurde festgestellt, dass sich der Kanton heute an den Kosten des Tarifverbundes Zug beteiligt. Zurzeit laufen Verhandlungen mit den Transportunternehmen über eine Neuregelung des Verbundvertrags, wobei die Einnahmen unter den Transportunternehmen neu verteilt werden und der Kanton prüft, ob er sich ganz oder teilweise aus einer Mitfinanzierung zurückziehen will. Die Kommission hält dafür, dass sicher gestellt werden muss, dass allfällige Auswirkungen auf den Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrssystems nicht mit der Mindestlimite von 40 % kollidieren, was nicht im Sinne der Kommission wäre.

Bezüglich § 7 schlägt die Kommission eine Ergänzung des regierungsrätlichen Antrags vor. Danach soll der Kanton Anlagen von zentraler Bedeutung neu auch erwerben können. Es wurde bei dieser Ergänzung, welche mit 12:0 Stimmen beschlossen wurde, argumentiert, dass der Kanton für zentrale Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, welcher heute teilweise im Eigentum der ZVB sind (Stützpunkte in Zug, Unterägeri, Oberägeri) die Möglichkeit haben soll, diese zu erwerben, sofern die ZVB diese an Dritte abgeben will oder allenfalls müsste, weil diese Teile ihres Liniennetzes übernehmen. Dabei soll nicht nur das Gesellschaftsrecht zur Anwendung gelangen, sondern der Kanton soll auch explizit im Gesetz über den öffentlichen Verkehr die Möglichkeit erhalten, diese zentralen Infrastrukturanlagen zu erwerben.

**Änderungsantrag: § 7 Bst. d:**

"... erstellen, **erwerben**, betreiben ..."

**b) Kantonsratsbeschluss betreffend Festlegung der Bahnhaltstellen und der Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs**

Die vorgeschlagene Gesetzgebung geht davon aus, dass der touristische Verkehr nicht gefördert wird, weshalb im Bericht ausgeführt wird, dass weder die öffentliche Schifffahrt noch die Zugerberg Bahn gefördert bzw. mitfinanziert werden. Die Kommission unterstützt diesen Grundsatz, ist aber der Auffassung, dass nur der öffentliche Schiffsverkehr rein touristische Aufgaben erfüllt. Mit der Zugerberg Bahn werden aber auch über 200 Bewohnerinnen und Bewohner auf dem Zugerberg sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze am Institut Montana erschlossen. Neben einer touristischen Erschliessung des Zugerberggebiets erfüllt die Standseilbahn auch Aufgaben, welche als öffentlicher Verkehr im Sinne von § 1 Abs. 2 Bst. a des neuen Gesetzes einzustufen sind. Die Zugerberg Bahn ist damit auch die einzige Transportunternehmung im Kanton Zug, welche eine solche Doppelfunktion erfüllt. Die Kommission hält deshalb dafür, dass die Zugerberg Bahn für diesen Teil der Erschliessung dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr unterstellt wird und ein angemessenes Grundangebot gemäss den neuen Abläufen als öffentlicher Verkehr im Sinne des Gesetzes vom Kanton bestellt werden soll. Dieses Angebot umfasst selbstverständlich nicht das gesamte heute gefahrene Angebot oder gar die Zusatzkurse für die Erschliessung der touristischen Einrichtungen auf dem Zugerberg. Als Folge davon beschloss die Kommission mit 12:0 Stimmen, bei den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Zug die Haltestelle "Schöneegg" zu ergänzen, womit dokumentiert ist, dass ein Grundangebot der Bahn als öffentlicher Verkehr im Sinne der neuen Gesetzgebung eingestuft wird. Die Auswirkungen auf den Kostendeckungsgrad können noch nicht im Detail beziffert werden, da eine verbindliche Offerte der Zugerberg Bahn AG zuerst erwirkt und ausgehandelt werden muss. Zurzeit übernimmt die Stadt Zug für die Standseilbahn ein Defizit von ca. 0,6 Mio. Franken pro Jahr. Gemäss einer ersten Richtofferte der ZBB an das Amt für öffentlichen Verkehr müsste als Abgeltung für das neue Grundangebot im öffentlichen Verkehr (12 Kurspaare an Werktagen; Preisbasis 2006) ein Betrag von rund Fr. 200'000.-- durch den Kanton übernommen werden, was keine grundlegenden Auswirkungen auf die Einhaltung des Kostendeckungsgrads von 40 % hätte.

**Änderungsantrag: § 2, bei Zug:**

"... Postplatz, **Schöneegg**;"

#### 4. Anträge

In der Schlussabstimmung wurde sowohl dem neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr als auch dem Kantonsratsbeschluss betreffend Festlegung der Bahnhaltestellen und der Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs mit 12:0 Stimmen zugestimmt.

Somit **b e a n t r a g t** Ihnen die Kommission,

auf die Vorlage Nrn. 1464.2/1465.2 - 12125/27 mit folgenden Änderungen (fett hervorgehoben) der Kommission einzutreten und ihnen zuzustimmen:

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr

**§ 7 Bst. d:**

"... erstellen, **erwerben**, betreiben ..."

- Kantonsratsbeschluss betreffend Festlegung der Bahnhaltestellen und der Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs

**§ 2, bei Zug:**

"... Postplatz, **Schöneegg**;"

Zug, 7. September 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER KOMMISSION FÜR DEN  
ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der Präsident: Moritz Schmid