



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

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr
vom 18. August 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat die oben erwähnte Vorlage am 18. August 2010 beraten. Bei den Beratungen anwesend waren Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel, der Verwaltungsratspräsident der Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee AG (SGZ) Christoph Straub, der Verwaltungsratspräsident der Ägerisee Schifffahrt (AeS) Gerhard Pfister, der Unternehmensleiter der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) als Betreiberin der SGZ und AeS Cyrill Weber und der Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion Gianni Bomio. Diese standen uns für Auskünfte zur Verfügung. Das Protokoll führte der stv. Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion, Peter Kottmann. Unsere Ausführungen gliedern wir wie folgt:

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

1. Ausgangslage

Die Schifffahrt auf den zwei Zuger Seen mit Kurs-, Extra- und Sonderfahrten, welche die beiden Schifffahrtsgesellschaften SGZ und AeS erbringen, erfreut sich bei Einheimischen und Gästen bei gutem Wetter grosser Beliebtheit und ist aus dem Freizeit- und Tourismusangebot im Kanton Zug nicht wegzudenken. Der Betrieb der beiden Gesellschaften erfolgt seit vielen Jahren (SGZ) bzw. 2003 (AeS) durch die ZVB. Bisher erreichten die beiden Gesellschaften einen Kostendeckungsgrad von ca. 85% bei der SGZ und ca. 59% bei der AeS. Die nicht gedeckten Kosten wurden im Rahmen einer Defizitregelung vom Kanton und den Gemeinden getragen. Mit Ausnahme der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee sind im Übrigen alle Schweizer Schifffahrtsunternehmen defizitär. Die maximalen Defizitbeiträge pro Jahr betragen bei der SGZ 250'000 Franken und bei der AeS 150'000 Franken, wobei der Kanton jeweils 40% der Defizitsumme und die Zuger Gemeinden in unterschiedlicher Zusammensetzung je nach Gesellschaft 60% übernehmen. In den letzten Jahren hat es sich gezeigt, dass sowohl bei der AeS als auch bei der SGZ diese maximalen Defizitsummen nicht mehr ausreichen, um die Betriebsdefizite (z.B. nach regnerischen Sommern) auszufinanzieren. Zudem reichten die Defizitbeiträge nicht aus, um Rückstellungen bei den Gesellschaften zu tätigen, weshalb diese gezwungen waren, jeweils für Grossrevisionen oder Anschaffungen von neuen Schiffen separate Kredite vom Kanton und teilweise den Gemeinden sowie privaten Spendern erhältlich zu machen. Dies führte dazu, dass beispielsweise der Kantonsrat in den letzten Jahren mehrmals Beiträge an grössere Investitionsvorhaben im Schiffsverkehr, letztmals für die Sanierung der MS-Rigi im Jahre 2009, leisten musste.

Als kurzfristige Massnahmen haben die beiden Gesellschaften nun vorgeschlagen, ihre Defizitlimiten zu erhöhen, um Liquiditätsengpässe und Überschuldungen zu vermeiden. Dem Regie-

rungsrat geht diese Problemlösung zu wenig weit. Er schlägt deshalb vor, wie beim öffentlichen Verkehr bei Bahn und Bus üblich, auf der Basis eines bestellten Angebots Vorabgeltungen zu leisten, welche es den Gesellschaften ermöglichen, auch Rückstellungen für grössere Investitionen zu tätigen. Die Vorausabgeltung entlastet die Politik, alle paar Jahre operative Entscheidungen zu fällen zu müssen. Dies führt dazu, dass der Beitrag der öffentlichen Hand, ausgehend von einem durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von 60%, sich gegenüber heute markant erhöht und von ca. 400'000 Franken pro Jahr auf ca. 1.2 Mio. Franken pro Jahr steigt. Der Kanton beteiligt sich zu 2/3 und alle Zuger Gemeinden zu 1/3, wobei allfällige Beiträge ausserkantonaler Gemeinwesen abgezogen werden. Die beiden Gesellschaften erhalten einen gemeinsamen Auftrag und eine gemeinsame Abgeltungssumme, die sie unter sich aufteilen. Für die Rückstellungen wird ein separates Reglement für einen Erneuerungsfonds von der Betreiberin erstellt, welches von der Volkswirtschaftsdirektion zu genehmigen ist.

2. Eintretensdebatte

In einer ausführlichen Fragerunde nach einlässlichen Erläuterungen der Vorlage durch die anwesenden Verwaltungsratspräsidenten, dem Unternehmensleiter der Betreiberin und die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion wurden zahlreiche Fragen beantwortet.

Intensiv diskutiert wurde, weshalb die beiden Gesellschaften nicht fusionieren, nachdem bereits der Betrieb für beide durch die ZVB erfolgt. Die Verwaltungsratspräsidenten erläuterten, dass sich durch eine Fusion keine betrieblichen Einsparungen realisieren lassen, zumal die Verwaltungsräte keinerlei Honorare erhalten. Beide Schifffahrtsgesellschaften haben kein eigenes Personal. Das Personal wird von der ZVB das ganze Jahr ausgelastet. Einige Kostenreduktionsmassnahmen wie z.B. die Ausdünnung des Fahrplans wurden bereits getroffen. Das Defizit steigt wegen externer Kosten, die v.a. vom Bund verursacht werden (keine Rückerstattung Zollzuschlag mehr, Sicherheitsvorschriften).

Die beiden Gesellschaften dienen jedoch mit dem jeweiligen sehr unterschiedlichen Aktionariat dazu, den lokalen Bezug zum Ägerital bzw. zu den Zuger Seegemeinden herzustellen und lokale Spender zur Mitfinanzierung zu überzeugen. Das Einvernehmen unter den beiden Gesellschaften wird als sehr gut bezeichnet und diese stehen voll hinter der vorgeschlagenen Lösung, insbesondere auch hinter einer gemeinsamen Offerte und einem gemeinsamen Abgeltungsbeitrag.

Bezüglich des Kostendeckungsgrads wurde mitgeteilt, dass aufgrund der betrieblichen Synergien bei der Betreiberin ZVB trotz eines Halbjahresschiffsbetriebs kostengünstig produziert werden kann und die Fehlbeträge verglichen mit den meisten anderen Schifffahrtsgesellschaften in der Schweiz pro gefahrenen Kilometer am unteren Rand sind. Weitere Einsparungen sind kaum möglich. Zwei Studien der Hochschule St. Gallen haben gezeigt, dass die Flottenstrategien auf dem Zugersee (ohne Einschränkungen) und auf dem Ägerisee (mit der Einschränkung der bestehenden teuren Holzboote) als zukunftsfruchtig erachtet werden. Trotzdem prüft die AeS eine Verkleinerung ihrer Flotte von drei auf zwei Schiffen.

Bezüglich Beteiligung von ausserkantonalen Gemeinwesen wurde mitgeteilt, dass sich der Kanton Schwyz leider seit längerem aus seiner durchaus bestehenden finanziellen Verpflichtung für die Zugersee Schifffahrt entzogen hat und Beiträge an die SGZ seit mehreren Jahren durch den Bezirk Küsnacht und die Gemeinde Arth erfolgen. Diese haben schriftlich mitgeteilt, dass sie dem neuen Kostenteiler zustimmen, sofern sich ihr Beitrag auf die SGZ beschränkt und sie bereit sind, diese Beiträge in den nächsten Jahren zu finanzieren. Diskutiert wurde

auch, ob die Gemeinde Sattel aktiv um einen Beitrag an die AeS angegangen werden soll. Die Gemeinde Sattel engagiert sich stark im Freizeit- und Tourismusbereich mit dem Erholungsgebiet Hochstuckli, das vielen Zuger Familien Ausflugsmöglichkeiten bietet. Trotzdem hat sich der Kanton Zug finanziell nicht an den Investitionskosten für die Erschliessung des Gebiets beteiligt, weshalb eine (weitere) finanzielle Beteiligung der Gemeinde Sattel im Rahmen der Schifffahrt nicht als notwendig erachtet wurde.

Diskutiert wurde auch, ob die Werbung auf den Schiffen analog zur Werbung in den Zuger Bussen intensiviert werden sollte. Die anwesenden Verwaltungsratspräsidenten führten dazu aus, dass sie es vorziehen, grössere Spenden für ausserordentliche Ereignisse und Investitionen erhältlich zu machen, als die Schiffe zu Werbeträgern verkommen zu lassen.

Im Rahmen der Eintretensdebatte wurde intensiv diskutiert, ob mit der Vorlage das sog. Äquivalenzprinzip, wonach wer grosse Mitbestimmungsrechte hat auch einen grossen Beitrag leistet, verletzt wird, wie das ein Kommissionsmitglied ausführte. Die Mehrheit der Kommission war der Auffassung, dass richtigerweise neu alle Zuger Gemeinden in die Mitfinanzierung der beiden Schifffahrtsgesellschaften einbezogen werden und der vom Regierungsrat vorgeschlagene Kostenteiler als sinnvoll erachtet wird. Ebenfalls wurde klar bejaht, dass es sich beim öffentlichen Schiffsverkehr nicht um öffentlichen Verkehr handelt, sondern um ein touristisches Angebot, weshalb sich Kanton und Gemeinden auf Beiträge an die Schifffahrt beschränken können.

Diskutiert wurde auch, ob es keinen Kostenteiler gibt, bei welchem die Gemeinden Unter- und Oberägeri mindestens gleich hohe Beiträge wie bisher leisten müssen. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion erläuterten, dass mehr als ein Dutzend Kostenteiler geprüft wurden und es bei keinem möglich war, aufgrund von technischen Parametern eine gleich hohe oder höhere finanzielle Beteiligung der Gemeinden zu erreichen. Bei der bisherigen Beteiligung handelt es sich um eine politische Grösse, welche nun durch eine technische Grösse abgelöst werden soll, welche für die Zukunft Bestand haben kann.

Die Kommission erachtete konkreten Handlungsbedarf aufgrund der aktuellen Finanzsituation bei beiden Gesellschaften. Dem Systemwechsel wurde grossmehrheitlich zugestimmt, da dieser es den Gesellschaften ermöglicht, Rückstellungen für Grossinvestitionen zu bilden und damit die einzelfallweise zu sprechende Finanzierung durch die öffentliche Hand z.B. für Grossrevisionen oder die Anschaffung neuer Schiffe entfällt. Das Modell wurde als zukunftssträchtig und auch politisch ausgewogen eingestuft.

Eintreten war deshalb unbestritten und wurde mit 14:0 Stimmen ohne Enthaltungen beschlossen.

3. Detailberatung

Zu § 2 wurde angefragt, weshalb im Gesetzestext beim Leistungsangebot ein massgeblicher Anteil an Kursschifffahrten verlangt wird. Dies ist nötig, weil diese Kursfahrten auf beiden Seen einem breiten Publikum dienen und im primären Interesse der öffentlichen Hand liegen. Im Wissen, dass Extra- und Sonderfahrten in der Regel eine höhere Selbstfinanzierung ausweisen als Kursfahrten, wurde diese Bestimmung als sinnvoll erachtet.

§ 3: Anrechenbarer Aufwand und Erträge

Ein Kommissionsmitglied stellte zu Recht fest, dass in Abs. 3 der Hinweis, dass die Erträge aus dem Reiseverkehr stammen müssen, sich nur auf die Bst. a bis c beziehen kann, nicht aber auf

die Bst. d bis g. Deshalb wurde stillschweigend beschlossen, die Formulierung "aus dem Reiseverkehr" ersatzlos zu streichen.

§ 4 Finanzierung der Abgeltung

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, dass sich aufgrund des Äquivalenzprinzips der Kanton nicht zu 2/3, sondern zu 3/4 an den Kosten beteiligen soll. Der Antrag wurde kontrovers diskutiert. Es wurde ausgeführt, dass aufgrund der bisherigen Defizitzahlungen durchaus auch die Seegemeinden im Kanton Zug hauptsächlich für die Finanzierung von Abgeltungsbeiträgen verpflichtet werden könnten. Das neue System wurde als ausgewogen und insofern gerecht beurteilt, als alle Gemeinden für ihre Einwohnerinnen und Einwohner gewisse Vorteile aus der Schifffahrt ziehen und alle Gemeinden nun Beiträge für beide Seen leisten. Der Antrag auf eine höhere Beteiligung des Kantons wurde deshalb mit 12:2 Stimmen ohne Enthaltungen abgelehnt.

4. Anträge

In der Schlussabstimmung beantragt die Kommission, mit 13:1 Stimmen ohne Enthaltungen auf den Kantonsratsbeschluss betreffend Beiträge des Kantons Zug und der Gemeinden an die eidgenössisch konzessionierte Schifffahrt auf den Zuger Seen (Vorlage Nr. 1940.2 - 13430), einzutreten und ihm zuzustimmen.

Edlibach, 18. August 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für den öffentlichen Verkehr

Die Präsidentin: Erwina Winiger