



## **Kantonsratsbeschluss**

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

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 18. Mai 2010

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Seit 1977 erhält die Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee, seit 2002 die Ägerisee Schifffahrt Defizitbeiträge des Kantons und eines Teils der Gemeinden an die ungedeckten Kosten des eidg. konzessionierten Schiffbetriebs. Beide Gesellschaften haben 2008 das Gesuch gestellt, diese Defizitgarantiebeiträge zu erhöhen, da sie die laufenden Kosten, insbesondere bei schlechter Witterung, auch mit den kantonalen Beiträgen nicht mehr decken können. Der Regierungsrat steht diesem Anliegen positiv gegenüber, schlägt jedoch einen Systemwechsel vor, indem er anstelle von Defizitbeiträgen analog zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr eine Vorabgeltungsregelung einführen möchte. Dies bedingt den Erlass einer neuen gesetzlichen Grundlage, welche wir Ihnen hiermit beantragen.

Den erläuternden Bericht gliedern wir wie folgt:

1. In Kürze
2. Ausgangslage
3. Mögliche gesetzgeberische Umsetzung
4. Vorgesehener Systemwechsel
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen
6. Ergebnisse der Vernehmlassung
7. Personelle und finanzielle Auswirkungen
8. Antrag

#### **1. In Kürze**

**Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat weiterhin eine Mitfinanzierung des Schiffbetriebs der Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee und der Ägerisee Schifffahrt. Er schlägt aber einen Systemwechsel für die Finanzierung der öffentlichen Hand vor. Damit soll das von Einheimischen und Touristinnen und Touristen gleichermaßen geschätzte Angebot auf den Zuger Seen langfristig finanziert und sichergestellt werden.**

Der Regierungsrat möchte vom bisherigen System der limitierten Defizitdeckung wegkommen und auf ein System von Vorabgeltung wechseln, um damit die Steuerung über den Einkauf von Leistungen zum Voraus gegenüber den Schifffahrtsgesellschaften zu verbessern und nicht im Nachhinein lediglich Defizite mitzufinanzieren. Die anrechenbaren Kosten und Erträge werden im neuen Kantonsratsbeschluss detailliert aufgelistet. Möglich sind neu auch Abschreibungen und Erneuerungsfonds, damit sich der Kanton künftig nicht alle paar Jahre mit grossen Investitionsbeiträgen an neuen Schiffsbeschaffungen und Grossrevisionen beteiligen muss. Zwei Drittel der Aufwendungen übernimmt der Kanton. Alle Zuger Gemeinden sollen sich mit einem Drittel an den Kosten der eidg. konzessionierten Schifffahrt beteiligen. Die Vorlage geht davon aus, dass Bezirke und Gemeinden im Kanton Schwyz, die an den Zugersee grenzen, einen

Beitrag an die Kosten der Schifffahrt auf den Zuger Seen leisten. Nach wie vor handelt es sich bei den Schifffahrtsangeboten (Kursfahrten, Sonder- und Extrafahrten) um touristische Angebote. Mit der Vorlage kann davon ausgegangen werden, dass das bisherige Angebot auf den beiden Zuger Seen zum Vorteil der lokalen und touristischen Nutzerinnen und Nutzer aufrecht erhalten werden kann.

## **2. Ausgangslage**

Die öffentliche (eidg. konzessionierte) Schifffahrt auf den Zuger Seen wird von zwei privaten Gesellschaften erbracht: Einerseits auf dem Zugersee durch die Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee AG (SGZ) und andererseits auf dem Ägerisee durch die Ägerisee Schifffahrt AG (AeS). Der Kanton leistet an beide Gesellschaften (teilweise zusammen mit anderen öffentlichen Partnern) jährliche Defizitbeiträge. Diese betragen jeweils 40 % eines durch Gesetzgebung festgelegten maximalen jährlichen Defizitbeitrags, bei der SGZ 40 % von maximal 250'000 Franken (Kantonsratsbeschluss über die Erhaltung des öffentlichen Schiffsverkehrs auf dem Zugersee vom 7. April 1977, BGS 753.4, Änderung von 1992) bzw. bei der AeS 40 % von maximal 150'000 Franken (Kantonsratsbeschluss betreffend Unterstützung der öffentlichen Schifffahrt auf dem Ägerisee vom 28. Februar 2002, GS 27, 367 (Nr. 91)).

Diese Defizitbeiträge reichen aktuell nicht mehr aus, um die Aufwände bei den beiden Schifffahrtsgesellschaften nach Abzug der Erträge zu decken. Beide verfügen praktisch über kein Eigenkapital mehr und haben sich deshalb an den Kanton gewandt und darum gebeten, die maximalen Defizitbeiträge zu erhöhen: Von 250'000 Franken auf 400'000 Franken bei der SGZ bzw. von 150'000 Franken auf 250'000 Franken bei der AeS. Die Gemeinderäte Unterägeri (am 17.4.2009) und Oberägeri (am 27.4.2009) haben als Aktionäre der AeS dieser Defizitdeckungserhöhung für ihren Teil bereits zugestimmt.

### **a. Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee AG**

Die Volkswirtschaftsdirektion wurde mit Schreiben vom 18. November 2008 von der SGZ über deren schwierige Finanzlage ins Bild gesetzt. In den vergangenen Jahren hat die SGZ in verschiedenen Bereichen immer wieder Einsparungen vorgenommen, trotzdem genügt die heutige Defizitdeckung der öffentlichen Hand von 250'000 Franken nicht mehr, um ein langfristiges Überleben zu sichern. Es wird geltend gemacht, dass die bisherige Defizitgarantie von 1991 nie mehr der Teuerung angepasst wurde, dass umgekehrt aber relevante Kostensteigerungen auf der Ausgabenseite zu verzeichnen seien. Die SGZ beantragt, dass die Defizitgarantie auf 400'000 Franken zu erhöhen und zu indexieren sei.

### **Struktur der SGZ**

Die SGZ besteht seit 31.07.1897 und ist eine eigenständige Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 1'450'000 Franken, welches voll liberiert ist. Das Aktienkapital ist eingeteilt in 420 Namenaktien und 14'080 Inhaberaktien à je 100 Franken.

Operativ wird die Schifffahrtsgesellschaft durch ihre "Schwestergesellschaft", die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB), geführt. Die SGZ verfügt also über kein eigenes Personal. Sie bietet nach kommerziellen Gesichtspunkten zusammengestellte Leistungen für den Freizeit- und Tourismusmarkt an. Dieses Angebot umfasst Kursfahrten, Sonder- und Extrafahrten und ist auf die saisonalen Schwankungen ausgerichtet. Die effektive Nachfrage in der Schifffahrt ist vor allem vom Wetter abhängig. Die SGZ gehört mit ihren vier Schiffen (MS Zug, MS Rigi, MS Schwyz und MS Schwan) im nationalen Vergleich zu den eher kleineren Schifffahrtsunterneh-

mungen (Rang 15), von der Passagierzahl her liegt sie auf Rang 13. Im Jahr 2007 wurden rund 135'000 Passagiere befördert, welche rund 1,6 Mio. Franken Einnahmen einbrachten. Das Geschäft teilt sich auf in Kursfahrten (56 % des Umsatzes), Extrafahrten für Private (32 % des Umsatzes) und Sonderfahrten (Themenschiffe; 12 % des Umsatzes).

### **Finanzsituation der SGZ**

Der Kostendeckungsgrad der SGZ betrug im Jahr 2008 87.6 %. Im Gegensatz dazu deckten die übrigen 20 konzessionierten schweizerischen Schifffahrtsunternehmungen (ohne Fährbetriebe) im Jahr 2006 ihre Aufwendungen nur zu 76.3 % mit Verkehrserträgen (Quelle BFS). Im Jahr 2008 betrug er vor Defizitabgeltung 85.9 %. Bei diesen Kennzahlen ist zu beachten, dass bisher kein Beitrag (Rückstellungen) für die Grosssanierung der Schiffsflotte berücksichtigt wurde.

Die Schifffahrtsgesellschaften in der Schweiz sind sehr unterschiedlich organisiert (AG, Geschäftsbereich eines Konzerns, Genossenschaft, Verein) und sind in unterschiedlichem Ausmass ausserhalb des Kerngeschäfts tätig (Schiffsunterhalt und -neubau, abgeltungsberechtigter Verkehr, Gastronomie, Busbetrieb, Bootsplatzvermietung, etc.). Alle Schifffahrtsgesellschaften kämpfen ums Überleben und sind in irgendeiner Form von Beiträgen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Sponsoren abhängig. Dies macht den Quervergleich von Kennzahlen fast unmöglich. So ist z.B. beim bisherigen Ergebnis der SGZ zu berücksichtigen, dass die Schiffe dank A-fonds-perdu-Beiträgen der öffentlichen Hand und von Sponsoren nicht in vollem Ausmass abgeschrieben werden müssen. Zudem hat bereits im Jahr 2008 für das Geschäftsjahr 2007 die Finanzkontrolle festgestellt, dass die SGZ langfristig nicht überlebensfähig sein könnte, da wegen der limitierten Defizitdeckung nicht genügend Rückstellungen für den Grossunterhalt gemacht werden können.

### **Aktionariat SGZ**

Stadt und Kanton Zug sind von den 420 Namenaktien Eigentümer von je 126 Aktien. Der Bezirk Küssnacht ist Eigentümer von 45, der Bezirk Schwyz von 36 und die Gemeinde Arth von 43 Namenaktien. 22 Namenaktien sind im Eigentum der Korporation Zug, die übrigen befinden sich im Eigentum der Bürgergemeinde Zug, der Gemeinden Walchwil, Risch und Cham, der Korporation Walchwil und dem Verkehrsverein Walchwil. Die 14'080 Inhaberaktien sind im Eigentum des Publikums und breit gestreut. Der Kanton Zug und der Kanton Schwyz sowie die Stadt Zug haben je einen reservierten Verwaltungsratssitz im siebenköpfigen Verwaltungsrat. Der Kanton wird zur Zeit durch Martin Bütikofer, dem früheren Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr und ehemaligen Direktor der Schifffahrtsgesellschaft für den Vierwaldstättersee, vertreten.

### **Defizitbeiträge der öffentlichen Hand**

Die bisherigen Subventionen der SGZ stützen sich auf den Kantonsratsbeschluss vom 7. April 1977 (revidiert am 19. Dezember 1991; BGS 753.4). Darin wird festgelegt, dass Betriebsfehlbeiträge bis zu einem Betrag von 250'000 Franken durch das Gemeinwesen zu tragen seien. Im März 1998 hat sich der Kanton Schwyz als Subvenient der SGZ zurückgezogen. Im Gegenzug gelang es jedoch, die Gemeinden Arth und Küssnacht für die Tragung des Kantonsanteils zu gewinnen.

Bisher beteiligten sich Kanton und Gemeinden wie folgt an den Defiziten der eidg. konzessionierten Schifffahrtsgesellschaften:

	<b>SGZ</b>	<b>max. Defizitbeitrag</b>
Kanton	40 %	Fr. 100'000.--
Gemeinde Zug	17 %	Fr. 42'500.--
Gemeinde Oberägeri	0 %	
Gemeinde Unterägeri	0 %	
Gemeinde Menzingen	0 %	
Gemeinde Baar	2 %	Fr. 5'000.--
Gemeinde Cham	4 %	Fr. 10'000.--
Gemeinde Hünenberg	2 %	Fr. 5'000.--
Gemeinde Steinhausen	2 %	Fr. 5'000.--
Gemeinde Risch	4 %	Fr. 10'000.--
Gemeinde Walchwil	4 %	Fr. 10'000.--
Gemeinde Neuheim	0 %	
Kanton Schwyz (Bezirke und Gemeinden) *	25 %	Fr. 62'500.--

\* = Finanziell beteiligen sich heute der Bezirk Küssnacht und die Gemeinde Arth an den Betriebskosten.

### **Investitionsbeiträge (à-fonds-perdu) der öffentlichen Hand**

Die Schiffsbeschaffungen der SGZ wurden in der Vergangenheit weitgehend über A-fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand oder Spenden von Privaten finanziert.

In den letzten 10 Jahren wurden seitens der öffentlichen Hand folgende A-fonds-perdu-Beiträge geleistet:

Kanton Zug	1'300'000 Franken
Kanton Zug *	662'500 Franken
Stadt Zug	552'500 Franken
Gemeinde Risch	130'000 Franken
Gemeinde Walchwil	130'000 Franken
Gemeinde Cham	130'000 Franken
Gemeinde Arth	120'000 Franken
Gemeinde Steinhausen	65'000 Franken
Gemeinde Hünenberg	65'000 Franken
Gemeinde Baar	65'000 Franken
<u>Bezirk Küssnacht</u>	<u>30'000 Franken</u>
Total Beiträge Gemeinwesen	3'250'000 Franken

\* = 2001 stellte die Schifffahrtsgesellschaft an die Bezirke Schwyz, Küssnacht, die Gemeinde Arth und den Kanton Zug das Gesuch, sich im Rahmen einer Neubeschaffung mit 25 % an der Subvention zu beteiligen. Letztlich zahlte nur der Bezirk Küssnacht einen A-fonds-perdu-Beitrag. Zur Sicherstellung der Finanzierung übernahm der Kanton Zug zusätzlich den erwähnten Beitrag.

Alle Zahlungen standen im Zusammenhang mit der Beschaffung der MS Zug (Bruttobaukosten 6.2 Mio.) in den Jahren 2002 und 2003.

Die MS Rigi (Bruttobaukosten 4.7 Mio. Franken im Jahr 1992) und die MS Schwyz (Bruttobaukosten 2.3 Mio. Franken im Jahr 1997) wurden ebenfalls unter Mithilfe der öffentlichen Hand fi-

nanziert. Der Kantonsrat hat vor Kurzem einen Investitionsbeitrag von 1.75 Mio. Franken an die Revision des MS Rigi bewilligt. Die Investitions- und Sanierungsbeiträge für die MS Schwan (Baujahr 1923 / Rückkauf 2001) wurden meist über den Orion-Club mit Spendengeldern gedeckt.

#### **b. Ägerisee Schifffahrt AG**

Die AeS hat ebenfalls mit Datum vom 18. November 2008 ein Gesuch um Erhöhung der Defizitdeckung gestellt. Sie führt aus, dass der bisherige Defizitbeitrag aus dem Jahr 2002 nicht indexiert ist und damit der Teuerung angepasst werden kann. Seither hätten sich die Kosten in wesentlichen Punkten erhöht, z.B. beim Schiffsunterhalt, den Umweltauflagen, der Aus- und Weiterbildung des Personals, im Treibstoff- und Versicherungsbereich durch die Aufhebung der Treibstoff-Rückerstattung für Sonderfahrten sowie dem Unterhalt. Trotz verschiedenster Einsparungen sei es nicht gelungen, diese Mehraufwendungen durch höhere Erträge oder tiefere Ausgaben zu kompensieren. Die AeS beantragt deshalb, die maximale Defizitlimite von 150'000 Franken auf 250'000 Franken pro Jahr zu erhöhen.

Bisher hat sich der Kanton an einem Defizit der AeS bis maximal 150'000 Franken zu 40 % beteiligt, sofern die Gemeinden Oberägeri und Unterägeri für die restlichen Kosten aufkamen.

#### **Struktur der AeS**

Die AeS besteht seit 27.08.2002 und ist eine eigenständige Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 300'000 Franken, welches voll liberiert ist. Das Aktienkapital ist eingeteilt in 2'000 Namenaktien und 1'000 Inhaberaktien à je 100 Franken.

Operativ wird die Gesellschaft durch ihre "Schwestergesellschaft", die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB), geführt. Die AeS verfügt also über kein eigenes Personal. Sie bietet nach kommerziellen Gesichtspunkten zusammengestellte Leistungen für den Freizeit- und Tourismusmarkt an. Dieses Angebot umfasst Kursfahrten, Sonder- und Extrafahrten und ist auf die saisonalen Schwankungen ausgerichtet. Die effektive Nachfrage in der Schifffahrt ist vor allem vom Wetter abhängig. Die AeS gehört mit ihren drei Schiffen (MS Aegerisee, Motorboote Aegeisee und Morgarten) im nationalen Vergleich zu den sehr kleinen Schifffahrtsunternehmungen. Im Jahr 2007 wurden rund 25'000 Passagiere befördert, welche rund 216'000 Franken Einnahmen einbrachten. Das Geschäft teilt sich auf in Kursfahrten (57 % des Umsatzes), Extrafahrten für Private (31 % des Umsatzes) und Sonderfahrten (Themenschiffe; 12 % des Umsatzes).

#### **Finanzsituation der AeS**

Der Kostendeckungsgrad der AeS betrug im Jahr 2008 58.2 % (vor Defizitabgeltung). Auch hier wurden bisher keine Rückstellungen für die Grosssanierung der Schiffsflotte gebildet.

#### **Aktionariat AeS**

Die Gemeinden Unter- und Oberägeri sind Eigentümer von je 1'000 Namenaktien. Der Kanton ist an der Gesellschaft nicht beteiligt. Die 1'000 Inhaberaktien sind beim Publikum platziert. Es besteht kein offizielles Verzeichnis. Die Gemeinden Unter- und Oberägeri haben je einen reservierten Verwaltungsratssitz im fünfköpfigen Verwaltungsrat.

#### **Defizitbeiträge der öffentlichen Hand**

Die bisherigen Subventionen der AeS stützen sich auf einen Kantonsratsbeschluss vom 28. Februar 2002. Darin wird festgelegt, dass Betriebsfehlbeträge bis zu einem Betrag von 150'000 Franken durch das Gemeinwesen zu tragen seien. Der Verteilschlüssel beträgt:

Kanton Zug	40 %	max. 60'000 Franken
Einwohnergemeinden Unter- und Oberägeri	60 %	max. 90'000 Franken

	<b>AeS</b>	<b>max. Defizitbeitrag</b>
Kanton	40 %	Fr. 60'000.--
Gemeinde Zug	0 %	
Gemeinde Oberägeri	30 %	Fr. 45'000.--
Gemeinde Unterägeri	30 %	Fr. 45'000.--
Gemeinde Menzingen	0 %	
Gemeinde Baar	0 %	
Gemeinde Cham	0 %	
Gemeinde Hünenberg	0 %	
Gemeinde Steinhausen	0 %	
Gemeinde Risch	0 %	
Gemeinde Walchwil	0 %	
Gemeinde Neuheim	0 %	
Kanton Schwyz (Bezirke und Gemeinden)	0 %	

### Investitionsbeiträge (à-fonds-perdu) der öffentlichen Hand

Die Bruttobaukosten für die Schiffsbeschaffung betragen gemäss Geschäftsbericht 2'057'447 Franken. Die öffentliche Hand beteiligte sich hierbei im Jahr 2003 mittels A-fonds-perdu-Beiträgen wie folgt:

Kanton Zug	520'000 Franken
Gemeinde Oberägeri	290'000 Franken
Gemeinde Unterägeri	290'000 Franken
Total	1'100'000 Franken

### c. Analyse der Situation

Eine Kurzanalyse der Finanzsituation zeigt, dass die Lage für beide Schifffahrtsgesellschaften unbefriedigend ist. Beiden Gesellschaften gelingt es nicht, trotz Defizitbeitrag der öffentlichen Hand Reserven oder Rückstellungen für die Finanzierung von Revisions- bzw. Investitionsprojekten zurückzustellen. Da beide Gesellschaften künftig auch unter Einrechnung der Defizitbeteiligung nicht auf einen Kostendeckungsgrad von 100 % kommen könnten, ist mittelfristig absehbar, dass sich die Finanzlage der beiden Gesellschaften negativ entwickeln und damit volkswirtschaftlich unerwünschte Folgen haben könnte. Insbesondere der Tagestourismus und nachgelagert zahlreiche Gewerbe- und Restaurationsbetriebe im Kanton Zug sind auf eine gut funktionierende Schifffahrt auf den beiden Seen angewiesen. Falls die finanzielle Situation nicht stabilisiert werden kann, sind mittelfristig auch Arbeitsplätze bei den Schifffahrtsunternehmen (die das Personal von der ZVB gestellt erhalten) gefährdet.

Die SGZ verfügt zur Zeit über ein Eigenkapital von 1.615 Mio. Franken, worunter das Aktienkapital vom 1'450'000 Franken figuriert. Effektive Reserven bestehen im Umfang von 165'000 Franken, welche nun zum grössten Teil für die anstehende Sanierung des Motorschiffs Rigi verwendet werden müssen. Die Liquidität ist zur Zeit noch gut. Die AeS verfügt über ein Eigenkapital (Agio) von 500'000 Franken, wovon die Verluste der beiden letzten Jahre von 23'000 Franken sowie eine Rückstellung für eine Sanierung von 120'000 Franken abzuziehen sind,

womit effektiv ein Eigenkapital von ca. 350'000 Franken vorhanden ist. Problematisch ist die Liquidität, die nur noch kurzfristig sichergestellt werden kann.

Auch ist es den beiden Gesellschaften nicht möglich, für den laufenden Betrieb höhere Erträge oder private Sponsorgelder zu generieren. Höhere Erträge wären nur in Jahren mit extrem guten Wetterverhältnissen möglich. Privates Sponsoring ist - wenn überhaupt - nur im Bereich der Mitfinanzierung von Neuinvestitionen (in den vergangenen Jahren z.B. durch die Zuger Kantonalbank) denkbar.

Da die heutige gesetzliche Regelung einen maximalen Defizitbeitrag vorsieht, muss die Regelung mittelfristig neu ausgestaltet werden. Ohne eine Änderung der beiden bestehenden Kantonsratsbeschlüsse werden die beiden Gesellschaften in wenigen Jahren in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten geraten. Eine Alternative wäre höchstens der Verkauf von Motorschiffen bzw. Motorbooten. Dies ist jedoch unrealistisch, da dafür kein Markt bzw. keine Nachfrage in der Binnenseefahrt existiert. Zudem wäre damit auch ein massiver Leistungsabbau, insbesondere bei den vom Publikum sehr beliebten Sonder- und Extrafahrten, die Folge. Im Rahmen der Vorlage zur Revision des Tourismusgesetzes und zwei Beiträgen an touristische Organisationen (SGZ und ZBB) zeigte ein externes Gutachten, dass die Flottenpolitik der SGZ sinnvoll ist.

### **3. Mögliche gesetzgeberische Umsetzung**

Die bisherigen zwei Kantonsratsbeschlüsse basierten auf § 41 Bst. b der Kantonsverfassung. Inzwischen ist es gemäss § 2 Abs. 1 Bst. b des Tourismusgesetzes vom 27. März 2003 (BGS 944.1) zusätzlich möglich, eidg. konzessionierten Transportunternehmungen an die Deckung der Betriebsdefizite im Tourismusbereich Beiträge auszurichten. Beide Schifffahrtsgesellschaften sind eidg. konzessioniert. Damit besteht eine klare Rechtsgrundlage für die Neuregelung.

Bereits in der Vorlage betreffend dem Investitionsbeitrag an die Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee für die Revision des MS Rigi (Vorlage Nr. 1809.1 - 13059) hat der Regierungsrat angekündigt, dass er die Erhöhung der Betriebsbeiträge und dabei insbesondere einen Wechsel von der Defizitdeckung zu einem anderen Abgeltungsmechanismus prüfen werde.

Für die Umsetzung sind mehrere Varianten denkbar:

#### **a. Revision der beiden Kantonsratsbeschlüsse**

Die gesetzgeberisch einfachste Lösung wäre die Defizitlimiten gemäss Antrag der Schifffahrtsgesellschaften zu erhöhen. Die Limite würde dann für die SGZ in § 3 Abs. 1 des KRB über die Erhaltung des öffentlichen Schiffsverkehr auf dem Zugersee vom 7. April 1977 (BGS 753.4) von 250'000 Franken auf 400'000 Franken erhöht. Die Limite für die AeS würde in § 2 des KRB betreffend Unterstützung der öffentlichen Schifffahrt auf dem Aegerisee von 150'000 Franken auf 250'000 Franken erhöht. Für den Kanton Zug (Treffnis 40 %) hätte dies zusätzliche, jährlich wiederkehrende, Ausgaben von max. 60'000 Franken bei der SGZ bzw. max. 40'000 Franken bei der AeS.

Letztlich würde mit dieser Regelung einfach die Subventionierung pro Reisende/Reisender angepasst. Diese würde sich bei der SGZ von Fr. 1.74 auf Fr. 2.78 (+ 60 %) erhöhen, bei der AeS markant von Fr. 6.15 auf Fr. 10.25 (+ 66 %) erhöhen.

**Vorteile:**

Die Umsetzung ist gesetzgeberisch einfach. Die Subvenienten aus dem Kanton Zug kennen den Mechanismus und die meisten wären wohl bereit, ihr Treffnis ebenfalls zu erhöhen.

**Nachteile:**

Die Schifffahrtsgesellschaften erhalten lediglich eine Defizitdeckung, d.h. sie sind:

- unternehmerisch nie in der Verantwortung, für einen ausgeglichenen Geschäftsabschluss zu sorgen, da ihnen das Defizit abgegolten wird;
- sie können kein Eigenkapital und somit auch keine Rücklagen für Infrastruktur- und Sanierungsprojekte bilden;
- die Kostenentwicklung kann von der öffentlichen Hand kaum beeinflusst werden;
- auf das Angebot der Gesellschaften im Kursbetrieb hat die öffentliche Hand nur indirekt Einfluss.

Es ist fraglich, ob sich die ausserkantonalen Subvenienten unbesehen einer Erhöhung ihres Beitrags zustimmen.

**b. Regelung der Beteiligung an der Finanzierung der Betriebskosten im Gesetz über den öffentlichen Verkehr**

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) regelt in § 1 den Begriff des öffentlichen Verkehrs. Aus den Materialien sowie dem Wortlaut der Bestimmung ergibt sich, dass der Schiffsverkehr (Kursbetrieb, Sonder- und Extrafahrten) nicht öffentlicher Verkehr im Sinn des Gesetzes ist. Bei allen Arten des Schiffsverkehrs handelt es sich durchwegs um touristischen Verkehr. Im Rahmen der Abklärungen über die Entschädigung der Fahrten der Zugerbergbahn wurde vor Kurzem im Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom Regierungsrat festgelegt, dass nur nicht touristischer Verkehr im Sinne des Gesetzes abgeltungsberechtigt ist. Die Frage, ob der öffentliche Schiffsverkehr in das Gesetz integriert werden soll, wurde zudem politisch bereits drei Mal beraten: bei der Schaffung des Gesetzes 1987, bei dessen 1. Revision 1989 sowie bei der Totalrevision im Jahr 2007. Jedes Mal wurde die Fragen vom Kantonsrat deutlich verneint, weil sich die Verkehrsarten nicht vergleichen lassen und der öffentliche Schiffsverkehr keinerlei Bezug zum Pendlerverkehr (Bahn- und Busverkehr) hat. Deshalb erachtet die Volkswirtschaftsdirektion eine solche gesetzgeberische Lösung (Teilrevision des GöV) nicht als zielführend.

**c. Totalrevision der bestehenden Beschlüsse zur Schifffahrt mit neuem Ansatz Entschädigung von definiertem Gesamtangebot**

Inhaltlich sinnvoll und gesetzgeberisch möglich wäre es, die bisherige Defizitdeckungslösung in einem separaten Beschluss durch die Finanzierung bzw. Entschädigung eines auf Basis eines Kursfahrplans in bisherigem Umfang und der voraussichtlichen Gesamt-Betriebsstunden definierten Schiffsangebots abzulösen. Bei einer solchen Lösung würde im Bereich der Schifffahrten die Leistung eingekauft, da diese Fahrten auf beiden Seen eine touristische Erschließungsfunktion haben. Damit könnte die öffentliche Hand die Leistung im Fahrtenbereich weitgehend definieren und wüsste zum Vornherein, was das Angebot kosten wird. Im Gegenzug können die Schifffahrtsunternehmen ihre finanziellen Rahmenbedingungen besser kalkulieren. Dabei wird, wie beim öffentlichen Verkehr, ein Mindestkostendeckungsgrad und ein gewisser Anteil an Kursschifffahrten verlangt. Ebenfalls ist zu prüfen, ob sich dadurch das Treffnis des Kantons im Vergleich zu den anderen bisherigen Subvenienten verändert.

Vorteile:

- klarer Steuerungseffekt beim Schifffahrtsangebot;
- finanzielle Verpflichtung zum Vornherein klar;
- Sicherung der primär im öffentlichen Interesse liegenden Kursschifffahrten;
- allenfalls Möglichkeit der Unternehmen, Rückstellungen zu bilden, wenn sie besser abschneiden als budgetiert;
- bessere Verpflichtung der Schifffahrtsunternehmen zur Führung eines kostendeckenden Angebots.

Nachteile:

- relativ komplexe, gesetzgeberische Arbeit;
- allenfalls Neudefinition der Beteiligung der bisherigen Subvenienten an der Vorabgeltung;
- allenfalls Einmalzahlung nötig zusätzlich zur Abgeltung zur Ausfinanzierung (AeS ca. 60'000 Franken; SGZ Abschreibung der Slip-Anlage).

#### **4. Vorgesehener Systemwechsel**

In den letzten Jahren hat der Kanton Zug konsequent den Grundsatz verfolgt, bei der dauerhaften kantonalen Unterstützung von privaten Unternehmen und Organisationen auf eine Defizitdeckung zu verzichten und anstelle dieser Finanzierungsart entweder Pauschalbeiträge oder Vorabgeltungen einzuführen. Die Vorteile der neuen Lösungen liegen auf der Hand, kann doch die Unternehmung anstelle von betriebswirtschaftlich verpönten Defiziten, die regelmässig ein negatives Betriebsergebnis voraussetzen, mit ausgehandelten Vorabgeltungen unternehmerisch kalkulieren und zumeist ein ausgeglichenes Betriebsergebnis präsentieren. Konsequenterweise wird das System der Vorabgeltungen im Gesetz über den öffentlichen Verkehr bei regionalen Bahn- und Busleistungen, die vom Kanton eingekauft werden. Das System hat sich bewährt und gibt dem Kanton gleichzeitig finanzielle Planungssicherheit. Wichtig ist einzig, dass sichergestellt wird, dass allfällige Gewinne bei den Unternehmen, die ganz oder teilweise auf den Vorabgeltungsbetrag der öffentlichen Hand zurückzuführen sind, für den vom Kanton mitfinanzierten Zweck weiterverwendet werden.

Der Regierungsrat will deshalb das bisherige System von maximalen Defizitbeiträgen durch ein Vorabgeltungssystem ersetzen, um damit den beiden auf dem Zugersee und Aegerisee tätigen Unternehmen eine betriebswirtschaftlich tragbare Zukunft zu ermöglichen. Gleichzeitig möchte er nicht mehr einzelne Beiträge an die jeweilige Unternehmung sprechen, sondern jährlich einen Gesamtbeitrag für die eidg. konzessionierte Schifffahrt auf den Zuger Seen ausrichten.

Ebenfalls neu sollen sich alle Zuger Gemeinden am Beitrag an die eidg. konzessionierte Schifffahrt beteiligen, wobei Kanton und Gemeinden die Finanzierung des Vorabgeltungsbetrags als Verbundaufgabe zu zwei Dritteln Kanton und zu einem Drittel Gemeinden übernehmen.

#### **5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

Der Kantonsratsbeschluss stützt sich auf das Tourismusgesetz, womit klar ausgedrückt wird, dass es sich bei der eidg. konzessionierten Schifffahrt auf den Zuger Seen nicht um öffentlichen Verkehr im Sinn des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr handelt, sondern um ein touristisches Angebot.

## **§ 1 Grundsatz**

Im Grundsatz wird aufgezeigt, dass Kanton und Gemeinden sich im Rahmen einer Verbundaufgabe an den Kosten der eidg. konzessionierten Schifffahrt auf den Zuger Seen beteiligen. Die Bestimmung zeigt auch auf, dass Beiträge der öffentlichen Hand heute nur an die Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee und die Ägerisee Schifffahrt ausgerichtet werden, da nur diese beiden Gesellschaften eidg. konzessioniert sind. Die anderen, privaten Gesellschaften, welche eine Schifffahrt auf den Zugerseen anbieten, erhalten wie bisher keine Beiträge der öffentlichen Hand.

## **§ 2 Abgeltung**

Die Bestimmung zeigt auf, dass vom Defizitdeckungssystem auf ein Abgeltungssystem (Vorabgeltung) umgeschwenkt wird. Als Leitlinie wird im Gesetz vorgesehen, dass dieses Angebot einen massgeblichen Anteil an Kursschiffahrten umfassen muss, da diese Art von Schifffahrt primär im öffentlichen Interesse liegt, während Sonder- und Extrafahrten von den Unternehmen als möglichst weitgehend selbstfinanzierter Bereich angeboten werden sollen. Die Bestimmung sieht auch einen Kostendeckungsgrad vor und definiert diesen. Wie beim Gesetz über den öffentlichen Verkehr (Art. 1 Abs. 5 GöV; BGS 751.31) wird festgelegt, dass bei einer Unterschreitung des Kostendeckungsgrad in Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektion geeignete Massnahmen zu ergreifen sind, damit die vorgesehene Limite wieder erreicht wird. Es wird Aufgabe des Unternehmens sein, solche Massnahmen zu prüfen und umzusetzen, sei es beim Aufwand oder beim Ertrag.

Der Kostendeckungsgrad wird mit 60 % angesetzt und entspricht damit den Kostendeckungsgraden, welche die Unternehmungen für das Gesamtangebot in den letzten Jahren erreichten. Diese betragen in den letzten sechs Jahren bei der SGZ zwischen 86.3 % und 88.2 % bzw. bei der AeS 57.6 % bis 60.4 %. Allerdings errechneten sich diese Kostendeckungsgrade ohne Erneuerungsfonds und Unterhalt sowie Investitionen an Revisionen der Motorschiffe. Werden diese eingerechnet, ergeben sich Kostendeckungsgrade von 66.3 % bis 69.2 % bei der SGZ bzw. 36.0 % bis 37.7 % bei der AeS, was, berechnet für beide Seen, einen Kostendeckungsgrad von 62 % ergibt, weshalb ein Kostendeckungsgrad von 60 % in der Vorlage für beide Gesellschaften vorgesehen wird. Da die Erträge stark vom jeweiligen Wetter abhängen, ist eine substantielle Erhöhung der Kostendeckungsgrade nicht realistisch. Zudem wird sichergestellt, dass in guten Jahren die Ertragsüberschüsse zur Deckung künftiger Fehlbeträge zurückgestellt werden müssen (§ 5).

Selbstverständlich erfolgt die Abgeltung durch den Regierungsrat im Rahmen des jeweiligen Budgets und die Zusicherung der Abgeltung unter dem entsprechenden Vorbehalt. Damit gilt die gleiche Regelung wie beim Gesetz über den öffentlichen Verkehr (§§ 4 Abs. 3 Bst. d und 5 Abs. 1).

## **§ 3 Anrechenbarer Aufwand und Erträge**

Um das Vorabgeltungssystem wirkungsvoll umsetzen zu können, definiert der Beschluss detailliert den Aufwand und die Erträge. Mit dem neuen System wird auch sichergestellt, dass die Schifffahrtsunternehmen Abschreibungen vornehmen und einen Erneuerungsfonds einrichten, womit die bisher separate und wiederkehrende Mitfinanzierung von Schiffsbeschaffungen und Grossrevisionen durch den Kanton entfällt.

## **§ 4 Finanzierung der Abgeltung**

Die Bestimmung legt fest, dass Kanton und Gemeinden die Abgeltungssumme gemeinsam als Verbundaufgabe finanzieren. Allerdings erhält der Kanton weitgehende Steuerungsmöglichkeiten mit Bezug auf das Angebot, weshalb er zwei Drittel der Abgeltung finanziert. Zudem wird

festgelegt, wie sich der Anteil der Gemeinden berechnet (Einwohnerzahl und doppelte Anrechnung dieser Zahl beim Vorhandensein mindestens einer Kursschiffahrtsanlegestelle auf dem Gemeindegebiet). Damit wird sichergestellt, dass sich Gemeinden, die direkt von der Schifffahrt erschlossen sind, wie bisher stärker an den Kosten beteiligen, als andere Gemeinden im Kanton. Im Gegenzug beteiligen sich alle Gemeinden an den Kosten, neu auch die beiden Gemeinden Menzingen und Neuheim. Auf Basis der Einwohnerzahl per Ende 2009 und der voraussichtlichen Abgeltungssumme im Jahr 2012 ergeben sich folgende Anteile an der Abgeltung:

	<u>Anteil</u>	<u>2012</u>
Kanton	66.67 %	Fr. 832'200.--
Stadt Zug	9.77 %	Fr. 121'998.--
Gemeinde Oberägeri	2.03 %	Fr. 25'322.--
Gemeinde Unterägeri	2.99 %	Fr. 37'266.--
Gemeinde Menzingen	0.83 %	Fr. 10'373.--
Gemeinde Baar	4.08 %	Fr. 50'895.--
Gemeinde Cham	5.40 %	Fr. 67'350.--
Gemeinde Hünenberg	1.59 %	Fr. 19'887.--
Gemeinde Steinhausen	1.66 %	Fr. 20'731.--
Gemeinde Risch	3.30 %	Fr. 41'181.--
Gemeinde Walchwil	1.32 %	Fr. 16'474.--
Gemeinde Neuheim	<u>0.37 %</u>	<u>Fr. 4'624.--</u>
	100 %	Fr. 1'248'300.--

Da die Abgeltungssumme nicht mehr nur das Defizit umfasst, sondern eine langfristige Betriebs-, Anlage- und Beschaffungspolitik der Schifffahrtsgesellschaften garantiert, sind die zu leistenden Beiträge höher als bisher. Allerdings entfallen die bisher vom Kanton und einzelnen Gemeinden geleisteten situativen Investitionsbeiträge an Schiffsbeschaffungen und Grossrevisionen.

Weiterhin Aufgabe der Gemeinden bleibt die Finanzierung der Erstellung von Anlegestellen. Auch der entsprechende Unterhalt dieser Anlegestellen erfolgt weiterhin durch die Gemeinden.

### **§ 5 Beteiligung von ausserkantonalen Gemeinwesen**

Das neue Gesetz sieht vor, dass sich ausserkantonale Gemeinwesen, deren Bevölkerung bzw. deren Wirtschaft aus dem Betrieb der öffentlichen Schifffahrt auf den Zuger Seen direkte Vorteile erhalten, angemessen an der Abgeltung beteiligen. Eine eigentliche Verpflichtung kann der Kanton Zug formalrechtlich nicht über seine Gesetzgebung vorsehen. Hauptadressaten dieser Forderung sind die beiden Seeanstösser-Gemeinden Arth und Küssnacht und allenfalls der Kanton Schwyz. Die beiden Gemeinden sind bereit, weiterhin Beiträge zu leisten, der Kanton Schwyz verweist auf eine fehlende Rechtsgrundlage für die Beteiligung im Schwyzerischen Recht. Um dem Anliegen des Kantons Zug entsprechend Gewicht zu verleihen, kann der Regierungsrat die Bedienung von Schiffsanlegestellen auf Zuger Seen ausserhalb des Kantons Zug von der Beteiligung des entsprechenden Gemeinwesens an der Abgeltung abhängig machen.

Bisher bezahlten der Bezirk Küssnacht und die Gemeinde Arth je 12.5 % an das Defizit der SGZ. Dieser Beitrag betrug 62'500 Franken pro Jahr und der Kanton Zug wird darauf hinwirken, dass die beiden Gemeinden weiterhin mindestens diesen Betrag ausrichten, der vom oben erwähnten Treffnis jeweils abgezogen wird. Allerdings ist es rechtlich nicht möglich, diese Beiträge via eines kantonalzugerischen Beschlusses verbindlich festzulegen und einzufordern. Da-

für braucht es neu Vereinbarungen des Kantons Zug mit diesen ausserkantonalen Gemeinwesen.

### **§ 6 Ausweis des Unternehmenserfolgs**

Fehlbeträge, die trotz Vorabgeltung entstehen, sind von den Unternehmen auf die neue Rechnung vorzutragen. Ergeben sich Ertragsüberschüsse, sind diese zur Deckung künftiger Fehlbeträge zurückzustellen. Diese Reserve beträgt aber maximal 30 % der jährlichen Abgeltung gemäss § 4. Ein überschüssender Betrag fällt in den Erneuerungsfonds.

### **§ 7 Erneuerungsfonds**

Mit der Speisung eines Erneuerungsfonds wird gewährleistet, dass sich der Kanton künftig nicht alle paar Jahre mit grossen Investitionsbeiträgen an neuen Schiffsbeschaffungen und/oder Grossrevisionen beteiligen muss. Um eine im Sinne dieses Gesetzes korrekte Verwendung der damit angesparten Beträge zu gewährleisten, ist durch die direkt betroffenen Schifffahrtsgesellschaften für diesen Erneuerungsfonds ein technisches Reglement zu erarbeiten, welches von der Volkswirtschaftsdirektion zu genehmigen ist.

### **§ 8 Vertretung des Kantons und der Gemeinden**

Bisher waren der Kanton und die Gemeinden Zug, Walchwil und Cham an der SGZ und die Gemeinden Unter- und Oberägeri bei der AeS Aktionäre und damit im Verwaltungsrat vertreten. Neu regelt der Beschluss, dass die beiden Unternehmen für Kanton und Gemeinden je einen Sitz im Verwaltungsrat bereitzustellen haben. Es ist ihnen unbenommen, weitere Vertreterinnen und Vertreter der öffentlichen Hand um eine Mitwirkung im Verwaltungsrat anzufragen.

### **Änderung des Tourismusgesetzes**

Im geltenden Tourismusgesetz findet sich unter § 2 Abs. 1 Bst. b eine Kann-Bestimmung, welche es dem Kanton ermöglicht, an eidg. konzessionierte Transportunternehmungen zur Deckung der Betriebsdefizite im Tourismusbereich Beiträge auszurichten. Darunter sind auch die eidg. konzessionierten Schifffahrtsgesellschaften zu subsumieren. Für diese gilt nun mit dem vorliegenden Beschluss explizit eine andere Regelung, indem nicht mehr Defizite gedeckt, sondern Abgeltungsbeiträge vereinbart werden. Entsprechend macht es Sinn, die Bestimmung allgemeiner zu fassen, zumal bisher unter dieser Bestimmung nur Defizitabgeltungen an Schifffahrtsgesellschaften geleistet wurden.

### **In-Kraft-Treten**

Ein In-Kraft-Treten ist auf den 1. Januar 2012 realistisch, dem Beginn des Geschäftsjahres der beiden Schifffahrtsgesellschaften.

## **6. Ergebnisse der Vernehmlassung**

In der Vernehmlassung war eine Neuregelung der Beteiligung der öffentlichen Hand an der Finanzierung der öffentlichen Schifffahrt auf den Zuger Seen unbestritten. Ebenfalls sprach sich die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten für einen Gesamtbeitrag an beide Schifffahrtsgesellschaften aus, wobei gelegentlich erwähnt wurde, dass eine Fusion der beiden Gesellschaften durchaus prüfenswert sei. Einzig die Stadt Zug machte ihre Zustimmung davon abhängig, dass alle anderen Zuger Gemeinden auch an die Zugerbergbahn Beiträge leisten müssen. Ein Kostendeckungsgrad im Gesetz wurde grossmehrheitlich befürwortet, ausgenommen war die Stadt Zug. Bezüglich Kostenteiler wurde die vom Regierungsrat vorgeschlagene Aufteilung von je 50 % Kanton und 50 % Gemeinden mehrheitlich abgelehnt. Die Gemeinden sprachen sich durchwegs für eine höhere Beteiligung des Kantons aus, auch

da nach der Zuger Finanz- und Aufgabenteilung klassische Verbundaufgaben mit identischer Kostentragung der Partnerinnen und Partner vermieden werden sollten. Der Regierungsrat hat diesem Anliegen mit einem neuen Kostenteiler Rechnung getragen. Der Kostenteiler unter den Gemeinden wurde grossmehrheitlich befürwortet, die Stadt Zug sprach sich für einen Kostenteiler nur nach Einwohnerinnen/Einwohner ohne Anlegestellengewichtung aus.

Alle Zuger Gemeinden erwarten eine verbindliche Einbindung der Schwyzer Gemeinden entlang des Zugersees in die Mitfinanzierung. Der Regierungsrat hat auch diesem Anliegen mit einer neuen Bestimmung Rechnung getragen. Die beiden Gemeinden Arth und Küssnacht sind grundsätzlich bereit, weiterhin Beiträge zu leisten. Der Kanton Schwyz hingegen verweist auf eine fehlende rechtliche Grundlage zur Mitfinanzierung der Schifffahrt auf den Zuger Seen und will sich nicht beteiligen.

Bezüglich der Vertretung von Kanton und Gemeinden in den Verwaltungsräten der Schifffahrtsgesellschaften ergab sich eine grossmehrheitliche Zustimmung. Bezüglich des Erneuerungsfonds regten die beiden Schifffahrtsgesellschaften an, dass sie als direkt Betroffene das Reglement erarbeiten und dieses durch die öffentliche Hand zu genehmigen ist. Diesem Anliegen wurde Rechnung getragen.

## **7. Personelle und finanzielle Auswirkungen**

Für den Kanton Zug entstehen zusätzliche Aufwendungen für die Aushandlung und das Controlling der Abgeltungsbeiträge. Allerdings reichen die vorhandenen Personalressourcen bei der Volkswirtschaftsdirektion für die Bewältigung dieser Zusatzaufgaben aus.

Die aktuell vorliegenden Plandaten der Schifffahrtsgesellschaften für die Jahre 2012/2013 (ersten beiden Jahre unter neuem Abgeltungsmodell) zeigen folgendes Bild:

Planerfolgsrechnung	2012		2013	
	SGZ AG	AeS AG	SGZ AG	AeS AG
<b>Ertrag</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Einnahmen Reiseverkehr	1'479'000	236'000	1'492'000	246'700
Pachteinnahmen	286'000	19'300	289'000	19'800
Umsatzanteile Dritte	-87'000	-25'600	-89'000	-26'200
sonstige Erträge	71'500	13'100	71'500	13'100
<b>Total Erträge</b>	<b>1'749'500</b>	<b>242'800</b>	<b>1'763'500</b>	<b>253'400</b>
<b>Betriebsaufwand ohne Fixkosten</b>				
Unterhalt Schiffe	184'500	51'000	189'100	52'300
variable Betriebskosten	758'000	140'900	769'400	142'700
Energiekosten	203'500	26'250	204'500	26'850
Unterhalt Anlagen/Mobilien	15'200	12'250	15'600	12'500
sonstige Kosten	235'700	87'100	237'200	87'800
<b>Total</b>	<b>1'396'900</b>	<b>317'500</b>	<b>1'415'800</b>	<b>322'150</b>
<b>Betriebsergebnis 1</b>	<b>352'600</b>	<b>-74'700</b>	<b>347'700</b>	<b>-68'750</b>
<b>Total Betriebsergebnis</b>	<b>277'900</b>		<b>278'950</b>	
<b>Marketing und Verwaltungsaufwand</b>				
externe Kosten	232'000		232'000	
Betriebsführung ZVB	468'200		475'200	
<b>Total Marketing und Verwaltungsaufwand</b>	<b>700'200</b>		<b>707'200</b>	
<b>Produktionsergebnis</b>	<b>-422'300</b>		<b>-428'250</b>	
Abschreibungen	241'800		244'400	
<b>Unterdeckung Produktion für beide Seen</b>	<b>-664'100</b>		<b>-672'650</b>	
<b>Fondsrücklagen für Grosssanierungen</b>				
MS Schwyz	102'500		105'000	
MS Rigi	140'900		144'400	
MS Zug	173'000		177'400	
MS Aegerisee	96'000		98'400	
MB Aegeri/Morgarten	71'800		73'600	
<b>Beitrag Grosssanierungen Schiffsflotte</b>	<b>584'200</b>		<b>598'800</b>	
<b>Unterdeckung</b>	<b>-1'248'300</b>		<b>-1'271'450</b>	

Auf Grund dieser Planzahlen ergeben sich folgende finanziellen Auswirkungen für den Kanton Zug (ohne Berücksichtigung allfälliger Beiträge Dritter):

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben				
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben				
	effektive Einnahmen				
<b>B</b>	<b>Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
<b>C</b>	<b>Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand	310'000	310'000	310'000	310'000
	bereits geplanter Ertrag	150'000	150'000	150'000	150'000
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand	310'000	310'000	1'248'300	1'271'450
	effektiver Ertrag	150'000	150'000	416'100	423'817

## 8. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1940.2 - 13430 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 18. Mai 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Der Landschreiber: Tino Jorio