

Reglement über den öffentlichen Verkehr

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 24. Oktober 1995

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Ziel

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf eines Reglementes, mit dem die Kompetenzen im Bereich des öffentlichen Verkehrs neu geregelt werden sollen. In Anlehnung an das kantonale "Gesetz über den öffentlichen Verkehr" vom 3. September 1987 soll inskünftig der Grosse Gemeinderat das Streckennetz sowie im Rahmen des Budgets den Kostenrahmen festlegen, während der Stadtrat die Leistungen im Detail bestimmt, Koordinationsaufgaben übernimmt und Versuche bewilligt.

II. Das heutige Angebot

a) Zugerbergbahn AG (ZBB) und Ortsbusse

Als 1907 die Standseilbahn Schönegg - Zugerberg ihren Betrieb aufnahm, wurde fast gleichzeitig die Tramlinie Bahnhof SBB - Schönegg eröffnet. Diese wurde 1959 durch einen Busbetrieb ersetzt, der mit der baulichen Entwicklung des Herdtquartiers bis zur St. Johannesstrasse verlängert wurde. Die Buslinie St. Johannes - Schönegg trägt heute die Nummer 11.

Das Defizit der Linie 11 wurde bis und mit Rechnungsabschluss 1991 als Bestandteil des Betriebsdefizites der ZBB ausgewiesen, ab 1992 im Rahmen des Defizites der Ortsbusse. Die für die Defizitdeckung der Linie 11 massgebenden Kreditbeschlüsse stehen denn auch im engen Zusammenhang mit den Beschlüssen zur Deckung des gesamten Defizites der ZBB:

- Am 4. November 1969 bewilligte der Grosse Gemeinderat für die ZBB eine Betriebsdefizitgarantie in der Höhe von Fr. 130'000.-- (Beschluss Nr. 166). Mit dem Beschluss wurden weitere Kredite für Neuinvestitionen in die Anlagen der Standseilbahn sowie Um- und Ausbauten des Restaurants Zugerberg bewilligt. Die Stimmberechtigten nahmen den gesamten Kredit an der Urnenabstimmung vom 14. Dezember 1969 an.

- Auf den Fahrplanwechsel 1990 wurde der Fahrplan der Linie 11 verdichtet. Für die daraus entstehenden Mehrkosten bewilligte der Grosse Gemeinderat am 23. Januar 1990 eine jährliche, indexierte Defizitgarantie von Fr. 50'000.--. Unter Berücksichtigung einer Teuerungsrate von ca. 18% seit 1.1.1990 beträgt der Kredit heute ca. Fr. 59'000.--.

Die ZBB nahmen 1985 provisorisch die Buslinie 13 (Rötelbus) neu in Betrieb. Die anfängliche Linienführung Weidstrasse - Bahnhof SBB wurde 1990 bis an die Feldstrasse und zum Obersack erweitert. Die definitive Einführung der Linie 13 beschloss der Grosse Gemeinderat am 23. Januar 1990 (Beschluss Nr. 817); der Beschluss wurde von den Stimmberechtigten an der Urnenabstimmung vom 1. April 1990 angenommen. Für den Betrieb der Linie 13 wurde eine jährliche, indexierte Defizitgarantie in der Höhe von Fr. 780'000.-- bewilligt. Unter Berücksichtigung einer Teuerungsrate von ca. 18% seit 1.1.1995 beträgt der Kredit heute ca. Fr. 920'000.--.

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 25. März 1991 trat die ZBB die Konzessionen der Linien 11 und 13 auf den 1. Juni 1991 an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) ab. Mit Datum vom 1. Juni 1991 schloss der Stadtrat mit den ZVB einen Vertrag ab: die ZVB verpflichteten sich, die beiden Linien 11 und 13 zu führen, und die EGZ verpflichtete sich, für die gesamten Fehlbeträge aufzukommen (§ 6 Abs. 2. des kant. Gesetzes über den öffentlichen Verkehr). Das Fahrplanangebot richtet sich nach einem vom Stadtrat erteilten Leistungsauftrag (§ 2 lit. d. des kant. Gesetzes über den öffentlichen Verkehr). Die Linien 11 und 13 dienen dem Ortsverkehr innerhalb der Gemeinde und werden als Ortsbuslinien bezeichnet. Sie sind dem integralen Tarifverbund Zug angeschlossen.

Mit den Leistungsaufträgen vom 24. Mai 1994 für die Fahrplanperiode 1995/96 und vom 26. September 1995 für die Fahrplanperiode 1996/97 beauftragte der Stadtrat die ZVB, versuchsweise auf die Bedienung der Station am Bahnhofplatz durch die Linien 11 und 13 zu verzichten. Der Bahnhof wird gemäss diesem Auftrag hauptsächlich über die Station "Glashof" an der Baarerstrasse erschlossen. Für diesen Versuch sprechen vor allem Kostenüberlegungen. Die so erzielten jährlichen Einsparungen auf der Linie 11 belaufen sich auf ca. Fr. 50'000.--, auf der Linie 13 auf ca. Fr. 35'000.--.

Im Eigentum der ZBB befinden sich heute nur noch die Standseilbahn Schönegg - Zugerberg und das Restaurant "Zugerberg". Das Aktienkapital der ZBB beläuft sich auf Fr. 600'000.--, aufgeteilt in 1'200 Aktien à nom. Fr. 500.--. Die Einwohnergemeinde Zug (EGZ) besitzt 626 Aktien und damit die absolute Mehrheit. Der übrige Aktienbesitz ist gestreut. Im fünfköpfigen Verwaltungsrat der ZBB sind zwei

Stadträte vertreten. Ein Stadtrat amtiert als Präsident des Verwaltungsrates, der andere als Vizepräsident.

Die EGZ trägt als Mehrheitsaktionärin das gesamte Defizit der ZBB.

b) Arbach BUXI

Seit November 1992 beteiligt sich die EGZ am Projekt Arbach BUXI. Das Projekt wird getragen von der EGZ und der Gemeinde Baar als Auftraggeber. Verantwortlich sind die ZVB, die ihrerseits einen privaten Taxiunternehmer beauftragt haben, einen Rufbus zwischen Baar, Arbach und Stadt Zug zu betreiben. Die Kosten betragen zur Zeit rund Fr. 45'000.-- jährlich, davon trägt die Stadt Zug ein Viertel. Koordinationsstelle ist die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug. Das Arbach BUXI hat sich als kostengünstige Ergänzung des öffentlichen Verkehrs bewährt. Die positiv abgeschlossene Versuchsphase erlaubt nun dessen definitive Einführung.

Zur Zeit wird abgeklärt, ob das Gimenen-Quartier über die Hofstrasse versuchsweise mit einem BUXI erschlossen werden kann, weil das Gebiet an der Achse Hofstrasse - Meisenbergstrasse - Gimenen ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist.

c) Der integrale Tarifverbund Zug

Der Billettverkauf für sämtliche Buslinien im Kanton Zug erfolgt seit 1. Januar 1988 im Rahmen des integralen Tarifverbundes, dem auch andere öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sind. Ueber einen Pool werden die Einnahmen abgerechnet, so auch die Einnahmen der Linien 11 und 13.

Die Standseilbahn Schönegg - Zugerberg der ZBB trat ebenfalls 1988 dem integralen Tarifverbund bei. Nebst dem Poolanteil erhalten die ZBB eine weitere Vergütung. Mit dem Beitritt zum Tarifverbund mussten die Preise für die Standseilbahn gesenkt werden, was Ertragsausfälle bewirkte. Die Ertragsausfälle werden aufgrund von Ausfallsberechnungen festgelegt. An die berechneten Ertragsausfälle zahlen der Kanton zur Zeit 75% und die EGZ 25% (GGR-Beschluss Nr. 991).

III. Die Entwicklung der Defizite

Die Tabelle und Graphik gemäss Anhang zeigen die Entwicklung der Defizite des öffentlichen Verkehrs, die die EGZ in der Zeit von 1991 bis 1994 zu tragen hatte. Auffallend dabei ist, dass 1992 die Defizite einen Höchststand erreichten und seither rückläufig sind. Vor 1992 wurde der öffentliche Verkehr erheblich ausgebaut; die Kosten stiegen. Die teilweise neuen Angebote des öffentlichen Verkehrs benötigten eine

gewisse Zeit, bis sie bei Benützerinnen und Benützern bekannt und vertraut waren. Darauf aufbauend konnten die Fahrgastfrequenzen und damit die Kostendeckungsgrade stetig verbessert werden. Dazu beigetragen haben aber auch Rationalisierungsmassnahmen von ZVB und ZBB.

IV. Das Reglement

Die bisherige rechtliche Regelung der Defizite des öffentlichen Verkehrs ist nicht mehr zeitgemäss. Dazu kommt, dass die auf eine längere Zeitperiode verteilten und massgeblichen Kreditbeschlüsse eine Übersicht erschweren. Das heutige System ist auch hinderlich bei Vertragsabschlüssen wie z.B. beim Tarifverbund: als Vertragspartner seitens der EGZ tritt in der Regel der Stadtrat auf, je nach Kreditvolumen muss die Zustimmung des GGR vorbehalten bleiben. Diesem wiederum fehlt dann ein Entscheidungsspielraum, will er nicht ausgehandelte, komplexe Vertragswerke in Frage stellen. Dazu kommt, dass angesichts der zunehmenden Bedeutung des öffentlichen Verkehrs flexibles Handeln gefordert ist. Vor allem sollte der Stadtrat Versuchsbetriebe bewilligen können. Vielfach können erst mit Versuchsbetrieben die notwendigen Erkenntnisse für die definitive Einführung eines neuen Angebotes des öffentlichen Verkehrs gewonnen werden. Schliesslich fehlt, nachdem seit dem 1. Januar 1988 das kantonale "Gesetz über den öffentlichen Verkehr" in Kraft ist, eine gemeindliche Anschlussregelung für die Stadt Zug.

Das nun vorgeschlagene Reglement orientiert sich an der Kompetenzdelegation des Kantons an den Regierungsrat (§ 2 lit. b. des kant. Gesetzes über den öffentlichen Verkehr).

Bereits heute kontrolliert und beeinflusst der GGR die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr über das Budget und die Rechnung. Der Aufwand für den öffentlichen Verkehr wird unter der Kostenstelle 282 erfasst. Der GGR soll weiterhin mit dem Voranschlag die Kredite für den öffentlichen Verkehr bewilligen. Der Stadtrat soll ohne Kreditbeschlüsse über die budgetierten und bewilligten Kredite verfügen können. Unter anderem bedeutet dies, dass gegen die im Rahmen des Voranschlages bewilligten Kredite kein Referendum ergriffen werden kann.

Auch soll der GGR das Angebot des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich bestimmen, indem er die Einführung neuer sowie die Änderung und Aufhebung von Busstrecken und anderen Angeboten des Ortsverkehrs beschliesst. Diese Beschlüsse würden dem fakultativen Referendum unterliegen. Der Stadtrat hätte aufgrund des vom GGR vorgegebenen Angebotes die Aufgabe, die entsprechenden Leistungsaufträge zu erteilen, den Ortsverkehr mit dem Regionalverkehr zu koordinieren und über Beteiligungen an Tarif- und Verkehrsverbünden zu entscheiden. Überdies hätte er die Kompetenz, für Versuchsphasen von

zwei Jahren neue Busstrecken oder Angebote im Ortsverkehr einzuführen und die erforderlichen, budgetierten Kredite zu bewilligen.

Ferner wird im Reglement das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs festgeschrieben. Neu ist die definitive Einführung des Arbach BUXI.

Das Reglement weist also dem GGR die Aufgabe zu, grundsätzlich und strategisch über das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu entscheiden und aufgrund des Budgets die finanzielle Entwicklung der Kosten zu kontrollieren. Dem Stadtrat wiederum sind die Detailgestaltung des Angebots sowie die Verantwortung für Versuche übertragen.

Die Zentrumsfunktion der Stadt Zug bedingt, dass künftig im Bereich des öffentlichen Verkehrs konzeptionell eng mit dem Kanton zusammengearbeitet werden muss. Der Stadtrat hat kürzlich die Arbeitsgruppe "Koordination Stadtverkehr" beauftragt, die Grundlagen dafür zu erarbeiten. Diese Zusammenarbeit unterstreicht die Notwendigkeit, auch seitens der Stadt ein flexibles Instrument zu schaffen, um den sich stetig wandelnden Anforderungen und Bedingungen des öffentlichen Verkehrs genügen zu können.

Das Reglement muss vom Regierungsrat genehmigt werden. Der vorliegende Entwurf wurde von der Volkswirtschaftsdirektion vorgeprüft und akzeptiert.

V. Motion O. Rickenbacher

(Vgl. S. 293 f. im Protokoll Nr. 12 vom 13.9.1983)

Am 27. September 1983 überwies der Grosse Gemeinderat eine Motion von Gemeinderat O. Rickenbacher betreffend Betriebsdefizit im Betrage von 1 Mio. Franken und Rückgang der Frequenzen bei der Zuger Bergbahn und Bus AG. Aufgrund des damals massiv gestiegenen Betriebsdefizits verlangte der Motionär vom Stadtrat u.a., er solle bei der ZBB vorstellig werden, damit dieser zur Verbesserung der unerfreulichen Situation im Kostenbereich und des Frequenzrückgangs Gesamtanalysen und Studien durchführe. Ferner regte der Motionär die Einführung des Tarifverbundes sowie eine Zusammenlegung der ZBB-Busbetriebe mit den Zugerland Verkehrsbetrieben (ZVB) an.

Seit August 1988 sind die ZBB dem Tarifverbund und seit dem 1. Mai 1992 dem integralen Tarifverbund angeschlossen. Der Busbetrieb der Linien 11 und 13 wird seit dem 1. Juni 1991 von den ZVB geführt. Jedoch lassen sich die Kostenentwicklung und die Strukturen des öffentlichen Verkehrs von heute nicht mehr mit den Verhältnissen von 1983 vergleichen. Entscheidend sind dauernde Kosten-Nutzen-Analysen, auf die rasch reagiert werden muss. Tatsächlich gelang es den ZVB

auf diese Art, die progressive Kostenentwicklung im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu brechen. Die ZBB wiederum prüfen zur Zeit, ob der Betrieb der Bergbahn automatisiert werden kann, damit Kosten eingespart werden können.

Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem neuen Reglement über den öffentlichen Verkehr zuzustimmen.

Ferner beantragt Ihnen der Stadtrat, die Motion O. Rickenbacher betr. Betriebsdefizit im Betrage von 1 Mio. Franken und Rückgang der Frequenzen bei der Zuger Bergbahn und Bus AG (ZBB) abzuschreiben und als erledigt von der Geschäftsliste zu streichen.

Zug, 24. Oktober 1995

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Romer

Albert Müller

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Defizite öffentlicher Verkehr
- Reglement über den öffentlichen Verkehr
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.

BETREFFEND REGLEMENT UBER DEN OEFFENTLICHEN VERKEHR

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.
1315 vom 24. Oktober 1995

b e s c h l i e s s t :

1. Dem Reglement der Stadt Zug über den öffentlichen Verkehr wird zugestimmt.
2. Dieser Beschluss tritt unter Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

Dieser Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Der Präsident: Der Stadtschreiber:

Referendumsfrist:

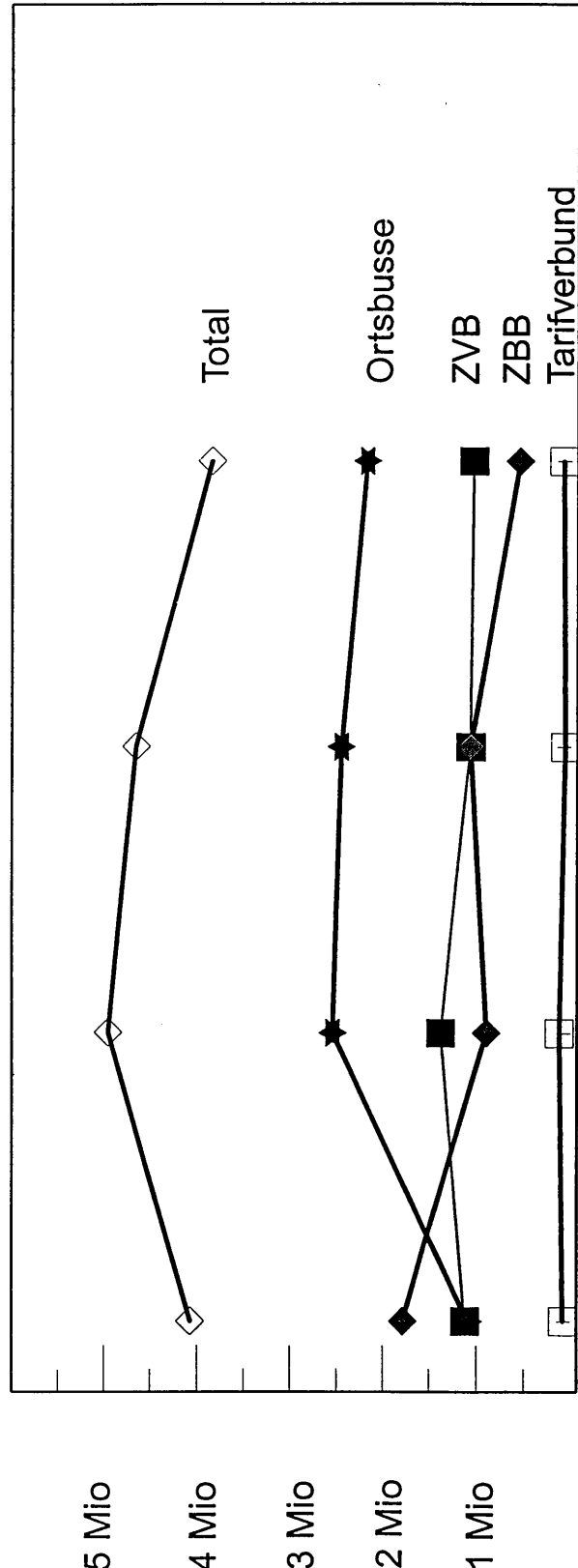
Vom Regierungsrat genehmigt am:

ANHANG

zur GGR-Vorlage Nr. 1315 betreffend
Reglement über den öffentlichen Verkehr

DEFIZITE ÖFFENTLICHER VERKEHR

Jahr	ZVB	ZBB	Ortsbusse	Tarifverbund	Total
1991	1 117 362	1 785 396	1 092 000	79 167	4 073 925
1992	1 383 477	900 000	2 544 393	125 240	4 953 110
1993	1 066 688	1 067 759	2 452 500	60 834	4 647 781
1994	1 037 220	550 000	2 173 613	81 667	3 842 500



1991

1992

1993

1994

REGLEMENT UEBER DEN OEFFENTLICHEN VERKEHR

vom ...

DER GROSSE GEMEINDERAT,

gestützt auf § 2 lit. e des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und § 59 Ziffer 9 des Gemeindegesetzes,

b e s c h l i e s s t :

Zweck

§ 1

¹ Dieses Reglement regelt den Ortsverkehr gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, insbesondere die Festlegung von Busstrecken und anderen Angeboten sowie die Koordination mit dem regionalen öffentlichen Verkehr.

² Die Vorschriften des Bundes und des Kantons bleiben vorbehalten.

Grosser Gemeinderat

§ 2

¹ Der Grosse Gemeinderat

- genehmigt die Einführung neuer sowie die Aenderung und Aufhebung von Busstrecken und anderen Angeboten des Ortsverkehrs gemäss § 4 des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr;
- bewilligt mit dem Voranschlag die Kredite für den öffentlichen Verkehr.

² Die Beschlüsse des Grossen Gemeinderates über die Einführung und Aufhebung von Ortsbusstrecken und anderen Angeboten des Ortsverkehrs unterliegen dem fakultativen Referendum.

Stadtrat

§ 3

Der Stadtrat

- erteilt für die vom Grossen Gemeinderat genehmigten Busstrecken und anderen Angeboten des Ortsverkehrs den Transportunternehmungen die entsprechenden Leistungsaufträge;
- koordiniert den Ortsverkehr mit dem Regionalverkehr;
- entscheidet über die Beteiligung an Tarif- und Verkehrsverbünden;
- kann für Versuchsphasen von höchstens zwei Jahren neue Busstrecken und andere Angebote im Ortsverkehr einführen und die erforderlichen Kredite bewilligen.

Ortsverkehr

§ 4

Die bestehenden Angebote im Ortsverkehr sind:

- Busstrecke Herti - Bahnhof - Schönegg
- Busstrecke Feldstrasse - Bahnhof - Obersack
- Zugerbergbahn Schönegg - Zugerberg
- Arbach BUXI

Inkrafttreten

§ 5

Dieses Reglement tritt am Tage nach der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

ZUG,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON Zug
Die Präsidentin: Der Stadtschreiber:

Vom Regierungsrat genehmigt am:

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

vom 3. September 1987¹⁾

Der Kantonsrat des Kantons Zug,
gestützt auf § 41 Bst. b der Kantonsverfassung²⁾,
beschliesst:

§ 1

Geltungsbereich

¹ Dieses Gesetz regelt und fördert den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug.

² Vorbehalten bleiben die bundesrechtlichen Vorschriften, Sonderregelungen für die Schifffahrt und Vereinbarungen mit andern Trägern und Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

§ 2³⁾

Zuständigkeiten

- a) Der Kantonsrat genehmigt das Busstreckennetz und gewährt Beiträge gemäss den §§ 7, 8 und 9^{bis} dieses Gesetzes.
- b) Der Regierungsrat
 - beschliesst die Einführung, Änderung oder Aufhebung regionaler Bus- und Bahnlinien;
 - erteilt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) einen Leistungsauftrag gemäss § 5 dieses Gesetzes;
 - kann mit anderen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs Verträge über öffentliche Verkehrsangebote gemäss § 10 dieses Gesetzes abschliessen;
 - koordiniert den regionalen öffentlichen Verkehr gemäss § 10 dieses Gesetzes;
 - kann für verkehrsschwache Zeiten anstelle des konventionellen regionalen Bussystems andere Betriebsformen vorsehen.

¹⁾ GS 23, 33

²⁾ BGS 111.1

³⁾ Fassung gemäss Änderung vom 31. August 1989 (GS 23, 371).

751.31

- c) Die Volkswirtschaftsdirektion
- rechnet mit den Trägern des öffentlichen Verkehrs (Gemeinden, Nachbarkantonen, Tarif- und Verkehrsverbünden) über die Fehlbeträge ab;
 - koordiniert Tarif- und Verkehrsverbünde und überwacht die Verteilung der Verkehrseinnahmen auf die Unternehmungen;
 - beantragt dem Regierungsrat in Zusammenarbeit mit der Baudirektion die Einführung, Änderung oder Aufhebung von Bus- und Bahnlinien;
 - nimmt in Zusammenarbeit mit der Baudirektion zu den vom Bundesamt für Verkehr den Kantonen unterbreiteten Konzessionsgesuchen Stellung;
 - legt die Haltestellen entlang von regionalen Buslinien in Absprache mit der jeweiligen Gemeinde fest.
- d) Die kantonale Finanzkontrolle
- überprüft die Betriebsrechnung und Bilanz der ZVB sowie die Aufteilung des Fehlbetrags gemäss § 6 dieses Gesetzes; der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in einem Pflichtenheft.
- e) Die Gemeinden
- bestimmen das Angebot im Ortsverkehr und koordinieren diesen mit dem Regionalverkehr; sie erteilen der ZVB entsprechende Leistungsaufträge;
 - gewähren Beiträge gemäss § 9^{bis} dieses Gesetzes.

§ 3

Verkehr von regionaler Bedeutung

Als Verkehr von regionaler Bedeutung gilt der öffentliche Verkehr zwischen den Gemeinden und der Stadt Zug sowie zwischen grösseren Ortschaften. Die Strecken werden vom Regierungsrat nach Anhören der Gemeinden festgelegt und vom Kantonsrat durch einfachen Beschluss genehmigt.

§ 4

Ortsverkehr

Der ergänzende öffentliche Verkehr innerhalb der Gemeinden und der grenzüberschreitende Verkehr zur Erschliessung kleinerer Ortschaften gelten als Ortsverkehr.

§ 5

Leistungsauftrag an die ZVB

¹ Die ZVB erhält den Auftrag, durch eine bedarfsgerechte Gestaltung und Bedienung ihres Liniennetzes eine gute Erschliessung des Kantonsgebietes zu gewährleisten.

² Insbesondere umfasst dieser Leistungsauftrag:

- a) ein benützerfreundliches Fahrplanangebot im Interesse der Förderung des öffentlichen Verkehrs;
- b) ein zeitgemässes, attraktives Tarifsysteem und Fahrausweissortiment;
- c) die Festsetzung der Tarife in Abstimmung mit den Bundesvorschriften;
- d) Die Deckung des Betriebsaufwands zu 40 % durch Tarifeinnahmen;¹⁾
- e) eine rationelle und sparsame Betriebsführung.

³ Leistungen, die Bestandteile des Leistungsauftrages sind und deren Erträge die Kosten nicht zu decken vermögen, können als gemeinwirtschaftliche Leistungen abgegolten werden. Die Beiträge sind in der Regel jährlich im voraus festzusetzen. Sie treten an die Stelle der nachträglichen Deckung der Fehlbeträge und werden in gleicher Weise finanziert wie diese. Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in einer Verordnung.²⁾

§ 6

Betriebsbeiträge

¹ Fehlbeträge des Verkehrs von regionaler Bedeutung werden nach Abzug der Beiträge Dritter grundsätzlich zu $\frac{3}{4}$ vom Kanton und zu $\frac{1}{4}$ von den Gemeinden getragen. Der Anteil der einzelnen Gemeinden berechnet sich nach der Streckenlänge aller regionalen Buslinien und der entsprechenden Anzahl fahrplanmässiger Haltestellenhalte auf Gemeindegebiet.³⁾

² Fehlbeträge des Ortsverkehrs gehen zu Lasten der Gemeinde. § 5 Abs. 3 gilt sinngemäss.³⁾

³ Zur Vermeidung von Einnahmenezuscheidungen regelt der Regierungsrat die Aufteilung der Fehlbeträge.³⁾

⁴ Zur grösseren Transparenz der Betriebskosten ist eine Schattenrechnung unter Berücksichtigung aller Investitionsbeiträge zu führen.

§ 7

Ordentliche Investitionen

Die ordentlichen Investitionen werden in erster Linie von der ZVB finanziert, in zweiter Linie vom Kanton und den Gemeinden durch Beteiligung am Aktienkapital, durch Darlehen oder Bürgschaften.

¹⁾ Fassung gemäss Änderung vom 29. August 1991 (GS 23, 853).

²⁾ Eingefügt durch Änderung vom 31. August 1989 (GS 23, 371).

³⁾ Fassung gemäss Änderung vom 31. August 1989 (GS 23, 371).

751.31

§ 8¹⁾

Ausserordentliche Investitionen

Für Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Aus- oder Neubau von ZVB-Stützpunkten, Betriebsverlegungen, neue Bahnstationen und zentrale Busbahnhöfe von regionaler Bedeutung) kann der Kanton Beiträge à fonds perdu gewähren.

§ 9

Anpassung des Strassennetzes

¹ Kanton und Gemeinden stellen ihre Strassen und weitere Anlagen für das vom Kantonsrat und den Gemeinden beschlossene Busstreckennetz unentgeltlich zur Verfügung und verbessern insbesondere durch Busspuren die Benützbarkeit durch die öffentlichen Verkehrsmittel.

² Die notwendigen Anpassungsarbeiten am Strassennetz auf Linien von regionaler Bedeutung gehen zu Lasten der Laufenden Rechnung des Kantons, auf Linien mit Ortsverkehr zu Lasten der Gemeinden.

³ Die erforderlichen Unterstände und Sitzgelegenheiten bei den Haltestellen sind von den Gemeinden zu erstellen und zu unterhalten.

§ 9^{bis 2)}

Parkierungsmöglichkeiten bei Bahnhöfen und Bushaltestellen

An die Kosten der Errichtung und des Betriebs von Parkieranlagen, die dem Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, kann der Kanton nach Abzug der Beiträge Dritter (Bund usw.), je nach regionaler Bedeutung, Beiträge bis zu 50 % gewähren.

§ 10¹⁾

Verkehrskoordination

¹ Der Kanton kann mit inner- und ausserkantonalen Trägern und Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs Vereinbarungen abschliessen über:

- a) die Führung von Linien des regionalen Bus- und Bahnverkehrs im Kanton Zug oder über die Kantonsgrenzen hinaus;
- b) die Einführung von Zusatzkursen bei Bahn und Bus;
- c) die Einführung von und die Beteiligung an Tarif- und Verkehrsverbünden.

² Abgeltungen, welche sich aus dem Abschluss solcher Vereinbarungen ergeben, werden zu $\frac{3}{4}$ vom Kanton und zu $\frac{1}{4}$ von den Gemeinden getragen. Der Anteil der Gemeinden berechnet sich nach Massgabe ihrer Einwohnerzahl.

¹⁾ Fassung gemäss Änderung vom 31. August 1989 (GS 23, 371).

²⁾ Eingefügt durch Änderung vom 31. August 1989 (GS 23, 371).

§ 11

Übergangsbestimmung

¹ Ab 31. Mai 1987 wird das Defizit auf sämtlichen Linien der ZVB gemäss § 6 gedeckt.

² Bis zum 25. Mai 1992 werden keine Tarifierhöhungen bei der ZVB vorgenommen. Sofern der in § 5 Bst. d dieses Gesetzes festgelegte Kostendeckungsgrad nicht eingehalten werden kann, tragen Kanton und Gemeinden die Fehlbeträge gemäss § 6 dieses Gesetzes.¹⁾

³ Im Zeitraum zwischen dem Fahrplanwechsel 1992 und dem 30. April 1995 werden jährlich Tarifierhöhungen vorgenommen, damit ab 1. Mai 1995 der in § 5 Bst. d dieses Gesetzes festgelegte Kostendeckungsgrad eingehalten werden kann.²⁾

§ 12

Vollzug

¹ Der Regierungsrat vollzieht das Gesetz. Er überwacht insbesondere die Erfüllung der Beitragsvoraussetzungen gemäss § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes.

² Zu diesem Zweck ist ihm eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat der ZVB einzuräumen.

§ 13

Aufgehobene Erlasse

¹ Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes werden folgende Erlasse aufgehoben:

- a) Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung des Kantons Zug an den Kosten der Erweiterung des Liniennetzes der Zugerland Verkehrsbetriebe AG vom 19. November 1962³⁾;
- b) Kantonsratsbeschluss über die Deckung der Defizite der Zugerland Verkehrsbetriebe AG vom 25. Oktober 1971⁴⁾ mit Änderung vom 30. Januar 1986⁵⁾;
- c) Kantonsratsbeschluss über die Gewährung einer Investitionshilfe an die Zugerland Verkehrsbetriebe AG vom 7. April 1977⁶⁾;
- d) Kantonsratsbeschluss über die Erweiterung und Defizitdeckung des Liniennetzes der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (Linie Oberägeri–Alosen–Giregg) vom 6. Juli 1978⁷⁾.

¹⁾ Fassung gemäss Änderung vom 31. August 1989 (GS 23, 371).

²⁾ Eingefügt durch Änderung vom 29. August 1991 (GS 23, 853).

³⁾ GS 18, 419

⁴⁾ GS 20, 113

⁵⁾ GS 22, 761

⁶⁾ GS 21, 35

⁷⁾ I GS 21, 169

751.31

§ 14

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des Referendums gemäss § 34 der Kantonsverfassung auf den 1. Januar 1988 in Kraft.