

# Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2013

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 26. Juni 2012

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>2</b>
1.1 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	2
1.2 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur	3
1.3 Entwicklung der Finanzierungsinstrumente	3
1.4 Bestellung von Infrastrukturleistungen	3
<b>2 Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen</b>	<b>4</b>
2.1 Angleichung der Finanzierungsinstrumente	4
2.2 Leistungsvereinbarungen 2013-2016	4
2.3 Mittelbedarf / Finanzierungsrahmen	5
2.4 Investitionen der Ostschweizer Privatbahnen	6
2.5 Darlehensbedarf der Ostschweizer Privatbahnen	6
<b>3 Investitionen SOB</b>	<b>7</b>
3.1 Bedeutung des Unternehmens	7
3.2 Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand	7
3.3 Investitionspolitik SOB	7
3.4 Mittelfristplan 2013-2016	7
3.5 Darlehensbedarf im Jahr 2013	8
<b>4 Finanzierung</b>	<b>9</b>
4.1 Gesetzliche Grundlagen	9
4.2 Beteiligung Bund-Kantone	9
4.3 Leistungsvereinbarung mit der SOB	10
4.4 Zuständigkeit zur Beschlussfassung	10
<b>5 Antrag</b>	<b>11</b>
<b>Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2013)</b>	<b>12</b>

## Zusammenfassung

*Eine sichere und leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz. Sie trägt wesentlich zur wirtschaftlichen Prosperität des Landes bei, weshalb der Bund bei der SBB und zusammen mit den Kantonen bei den Privatbahnen den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur bestellt.*

*Die Betreiber der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur haben einen sicheren, zuverlässigen, den Erfordernissen des Personen- und Güterverkehrs entsprechenden effizienten Betrieb und den Erhalt der bestehenden Infrastruktur zu gewährleisten. Die stetige Erneuerung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur sowie deren Anpassung an die wachsenden Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs erfordern in den nächsten Jahren erhebliche finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand.*

*Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den Bestimmungen des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG). Investitionen in die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU; so genannte Privatbahnen) finden grundsätzlich in zwei Bereichen statt. Einerseits geht es um die Bereitstellung der Infrastruktur (d.h. deren Betrieb und Unterhalt sowie deren Abschreibungen), die wie bis anhin vom Bund und den Kantonen jährlich abgegolten wird. Dieser Teil der Infrastrukturfinanzierung in Form von Abgeltungen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Beschlusses. Andererseits geht es um die Finanzierung derjenigen Investitionen, die das Abschreibungsvolumen des einzelnen Unternehmens übersteigen. Dieser Bereich wird mit dem beantragten Infrastrukturdarlehen an die SOB behandelt.*

*Die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) hat Bund und Kantonen den Investitionsbedarf für die Jahre 2013 bis 2016 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz sowie in den Teil (das sogenannte CH-Netz Lichtensteig-Wattwil), der früher der SBB gehörte und heute vom Bund allein finanziert wird. Für das Jahr 2013 weist die SOB einen Netto-Investitionsbedarf für das Ost- und Südnetz von insgesamt Fr. 46'309'780.– (ohne CH-Netz) aus. Davon entfallen auf das Ostnetz Fr. 27'828'480.– und auf das Südnetz Fr. 18'481'300.–. Die SOB kann aus Abschreibungsmitteln und weiteren Beiträgen insgesamt Fr. 16'969'014.– finanzieren. Die SOB beantragt dem Bund und den an der SOB beteiligten Kantonen, ein zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 29'340'766.– zu gewähren. Der Anteil des Kantons St.Gallen am Darlehen beträgt Fr. 8'733'307.–.*

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2013.

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

Ein wichtiges Element der Schweizer Verkehrspolitik ist die Bahnreform. Sie ist als Prozess zu verstehen, der darauf abzielt, den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Das historisch gewachsene Verkehrssystem ist mit der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes auf den 1. Januar 1996 und der Bahnreform 1 auf den 1. Januar 1999 bereits schrittweise in einzelnen Bereichen umgestaltet worden.

Mit der Bahnreform 1 wurden die Aufgaben von Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) entflochten und der freie Netzzugang im Güterverkehr, wie er im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union vereinbart worden war, eingeführt. Der erste Schritt war eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Marktanteile des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Die Bahnreform 1 hatte zum Ziel, die politischen und unternehmerischen Funktionen besser zu trennen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die öffentliche Hand zu erhöhen und Wettbewerbselemente ins Bahnsystem einzuführen. Ausserdem musste die Entschuldung der SBB umgesetzt werden. Neue Finanzierungsmodalitäten sollten die Transparenz verbessern.

## 1.2 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur

Aus dem übergeordneten Ziel der ökologisch tragfähigen und effizienten Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse lässt sich die Zielsetzung ableiten, dass die Betreiber der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur einen sicheren, zuverlässigen, den Erfordernissen des Personen- und Güterverkehrs entsprechenden effizienten Betrieb und den Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur gewährleisten.

Aus diesem generellen Ziel können mehrere Einzelziele abgeleitet werden. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet. Dabei ist stets zu beachten, dass die Eisenbahninfrastruktur nie einem Selbstzweck dienen kann, sondern möglichst optimal auf den Verkehr abgestimmt werden muss, der auf ihr abgewickelt werden soll.

Mit der Bestellung des Betriebs und des Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013–2016 erwarten Bund und Kantone, dass folgende Ziele erreicht werden:

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus;
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes;
- Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
- Verbesserung der Interoperabilität;
- Erhöhung der Produktivität.

## 1.3 Entwicklung der Finanzierungsinstrumente

Bei der SBB-Infrastruktur werden die Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge seit 1999 auf der Grundlage der Mittelfristplanung und des mittelfristigen Investitionsplans in einer auf vier Jahre bezogenen Leistungsvereinbarung festgelegt. Einzig für die Jahre 2011 und 2012 wurde eine Leistungsvereinbarung lediglich für die Dauer von zwei Jahren als Übergangslösung zur Harmonisierung mit der Legislaturperiode abgeschlossen. Seit 2011 erfolgt die Finanzierung der Privatbahnen gemeinsam durch Bund und Kantone ebenfalls über mehrjährige Leistungsvereinbarungen. Diese werden jeweils für denselben Zeitraum abgeschlossen wie die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB.

## 1.4 Bestellung von Infrastrukturleistungen

Der Bund bestellt bei der SBB und zusammen mit den Kantonen bei den Privatbahnen den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur. Die für eine Bestellperiode vereinbarten Mittel werden den Infrastrukturbetreiberinnen als Betriebsabgeltung und Investitionsbeiträge bezahlt. Die Betriebsabgeltung bemisst sich nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und dem Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur auf der Grundlage der Mittelfristplanungen der Unternehmen.

Die notwendigen Mittel für Investitionen in den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen und für Anpassungen an den Stand der Technik und an die Erfordernisse des Verkehrs (z.B. Blockverdichtungen, Perronverlängerungen, Doppelspuren) erhalten die Bahnen auf zwei Wegen. Zum einen wird ihnen der geplante Abschreibungsaufwand durch entsprechende à-fonds-perdu-Zahlungen ausgeglichen. Zum andern werden für den darüber hinausgehenden Investitionsbedarf zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt. Die Darlehen verbleiben im Prinzip auf unbeschränkte Zeit im Unternehmen und müssen nur zurückbezahlt werden, wenn die damit finanzierten Anlagen nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb dienen oder das Investitionsvolumen geringer ist als die Summe der Abschreibungen. Sie haben daher eigenkapitalähnlichen Charakter.

## **2      **Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen****

### **2.1     **Angleichung der Finanzierungsinstrumente****

Nach einer Übergangsphase mit zweijährigen Leistungsvereinbarungen erfolgt ab 2013 die vollständige Angleichung an das Finanzierungssystem der SBB Infrastruktur mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen. Mit Ausnahme der Strecken von nationaler Bedeutung werden die Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt.

Die 2011 eingeführte Harmonisierung der Finanzierungsinstrumente der SBB und der Privatbahnen hat sich bewährt und wird fortgeführt. Um die Angleichung der Finanzierung der Infrastruktur der Privatbahnen weiter voranzutreiben, sind folgende Anpassungen notwendig:

- Fortführung der Angleichung der Instrumente zur Eisenbahninfrastrukturfinanzierung von Privatbahnen und SBB mit neu einem vierjährigen Verpflichtungskredit anstelle des bisherigen Verpflichtungskredits mit einer Laufzeit von zwei Jahren;
- endgültige Umstellung auf die Programmfinanzierung und Abkehr von der auf einzelne Objekte bezogenen Finanzierung durch die Kantone;
- Abschluss von trilateralen vierjährigen Leistungsvereinbarungen (LV) zwischen dem Bund, den betroffenen Kantonen und Privatbahnen. Diese vierjährigen LV legen für die Periode 2013–2016 und für jede Privatbahn die Höhe der Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge sowie ihre Aufteilung unter den Bestellern fest. Zur Erinnerung: Die Investitionsbeiträge bestehen einerseits aus den à-fonds-perdu-Beiträgen zum Ausgleich des Abschreibungsaufwandes und andererseits aus den zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen.

### **2.2     **Leistungsvereinbarungen 2013-2016****

Die in der Botschaft zur Infrastrukturfinanzierung 2011–2012 beschriebene und ab 2013 vorgesehene vollständige Angleichung der Finanzierungsinstrumente der Privatbahnen und der SBB wird damit insbesondere über den Abschluss von LV mit einer vierjährigen Laufzeit vollzogen. Diese gewährleisten:

- eine höhere Planungssicherheit für die Besteller (Bund und Kantone) und die Unternehmen dank der Einführung von vierjährigen Verpflichtungskrediten für alle Bundesbeiträge;
- eine stärkere Ausrichtung der Infrastrukturbestellung auf die während der Laufzeit der LV zu erreichenden Ziele;
- die Einführung und ständige Verbesserung des einheitlichen und integralen Controllingprozesses nach den Vorgaben der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (SR 742.120; abgekürzt KFEV).

## 2.3 Mittelbedarf / Finanzierungsrahmen

Der Mittelbedarf für die Periode 2013-2016 wurde aufgrund einer ersten Bestandsaufnahme und der bis am 31. Oktober 2011 von den Unternehmen eingereichten Mittelfristplanungen für diese Periode ermittelt. Weil die Aufteilung der Mittel auf die Privatbahnen erst im Verlaufe des Dezembers 2012, nach der Verabschiedung der Verpflichtungskredite des Bundes durch die eidgenössischen Räte, definitiv feststehen wird, können die nachfolgenden Beträge sowie die Angaben zu den Privatbahnen noch ändern.

Weil bei einigen Privatbahnen ein Mehrbedarf im Bereich der Substanzerhaltung besteht, schlägt der Bund einen Finanzierungsrahmen für die Privatbahninfrastruktur für die Jahre 2013-2016 von 4'254 Mio. Franken vor (in Mio. Franken):

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Total</b>
Betriebsbeiträge	238	238	240	240	956
Abschreibungen	376	394	412	431	1'613
Darlehen	429	424	419	413	1'685
<b>Total</b>	<b>1'043</b>	<b>1'056</b>	<b>1'071</b>	<b>1'084</b>	<b>4'254</b>

Im Vergleich zu den Vorjahren sinken die Betriebsbeiträge insbesondere wegen der Einführung des neuen Trassenpreissystems. Das neue Trassenpreissystem erhöht die Trassenpreiserlöse der Privatbahnen ab 2013 um jährlich etwa 30 Mio. Franken und reduziert damit den Abgeltungsbedarf.

Diese Mehrerlöse tragen zur teilweisen Abdeckung des höheren Investitionsbedarfs bei – insbesondere zum Ausgleich des laufend steigenden Abschreibungsaufwandes – und dürfen nicht als Lastenübertragung auf die Sparte Verkehr angesehen werden. Letztere wird die Erhöhung des Trassenpreises über eine gezielte Anpassung ihrer Tarife auffangen müssen.

Vom Finanzierungsrahmen in der Höhe von 4'254 Mio. Franken entfällt ein Anteil von 2'825 Mio. Franken auf den Bund und 1'429 Mio. Franken auf die Kantone.

Im Vergleich zur LV 2011-2012 wird der Finanzierungsrahmen um durchschnittlich 144 Mio. Franken je Jahr aufgestockt. Diese Aufstockung ermöglicht den Privatbahnen, die dringend erforderlichen Massnahmen für die Substanzerhaltung zu realisieren und begonnene Erweiterungsinvestitionen fortzuführen. Die Mittel reichen allerdings nicht aus, um alle vorgesehenen Erweiterungen zu finanzieren. Die Erweiterungsprojekte wurden nach ihrer Dringlichkeit berücksichtigt.

Die in den Mittelfristplanungen aufgeführten Investitionsvorhaben lassen sich in die folgenden drei Kategorien unterteilen:

- Substanzerhaltung;
- technische Verbesserungen und Anpassungen an Normen/Gesetze (z.B. Behindertengleichstellungsgesetz, Sanierung von Bahnübergängen, Sicherheit);
- Erweiterung (Kapazitätserhöhung).

Der Bund hat den Privatbahnen in der Ostschweiz folgende Anteile zur Finanzierung der Infrastruktur in den Jahren 2013-2016 zugeteilt (in Mio. Franken):

Schweizerische Südostbahn (SOB)	247,4 Mio. Franken
Appenzeller Bahnen (AB)	88,7 Mio. Franken
Frauenfeld-Wil-Bahn (FW)	17,8 Mio. Franken
Thurbo	32,0 Mio. Franken
<b>Total</b>	<b>385,9 Mio. Franken</b>

## 2.4 Investitionen der Ostschweizer Privatbahnen

Gemäss Schätzungen des Bundes aufgrund der Angaben der Privatbahnen sind gesamtschweizerisch für die Jahre 2013-2016 Investitionsbeiträge in der Höhe von 3'298 Mio. Franken erforderlich. Diese werden aus Abschreibungsmitteln im Umfang von 1'613 Mio. Franken und zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen im Umfang von 1'685 Mio. Franken finanziert (vgl. Ziffer 2.3).

Vom Investitionsbedarf in der Höhe von 3'298 Mio. Franken entfällt ein Anteil von 2'143 Mio. Franken auf den Bund und 1'155 Mio. Franken auf die Kantone. Der grösste Teil davon wird auf Massnahmen für die Substanzerhaltung und technische Verbesserungen der bestehenden Anlagen entfallen. Rund ein Zehntel des Investitionsbedarfs ist für die Privatbahnen in der Ostschweiz vorgesehen.

Die Privatbahnen in der Ostschweiz planen, folgende Beträge in den Jahren 2013 bis 2016 für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur zu investieren (in Mio. Franken):

	2013	2014	2015	2016
SOB (ohne CH-Netz Lichtensteig-Wattwil)	46,3	44,2	44,8	47,6
AB	18,0	18,0	19,0	19,0
FW	6,0	5,5	3,5	3,0
Thurbo	9,2	6,2	6,1	6,7
<b>Total Investitionen</b>	<b>79,5</b>	<b>73,9</b>	<b>73,4</b>	<b>76,3</b>

In den aufgeführten Zahlen nicht enthalten sind Investitionen, die aus anderen Quellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds, Beiträge nach Behindertengleichstellungsgesetz usw.) finanziert werden.

## 2.5 Darlehensbedarf der Ostschweizer Privatbahnen

Die Finanzierung der Investitionen erfolgt einerseits über die Abschreibungsmittel und andererseits über zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen. Die Mittelfristplanung der Privatbahnen in der Ostschweiz weist folgenden Darlehensbedarf aus (in Mio. Franken):

	2013	2014	2015	2016
<b>Investitionen</b>	<b>79,5</b>	<b>73,9</b>	<b>73,4</b>	<b>76,3</b>
Finanziert über Abschreibungsmittel	-30,4	-31,3	-33,6	-35,3
ungedeckter Darlehensbedarf	49,1	42,6	39,8	41,0
<b>ungedeckter Darlehensbedarf Anteil Kanton St.Gallen</b>	<b>11,1</b>	<b>9,6</b>	<b>9,8</b>	<b>9,8</b>

### **3 Investitionen SOB**

#### **3.1 Bedeutung des Unternehmens**

Die SOB ist aus einer Fusion der ehemaligen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (abgekürzt BT) hervorgegangen. Die Fusion war eine Reaktion auf die Liberalisierung des Bahnmarktes. Die Bahn erhoffte sich bessere Chancen in ihrem Kerngeschäft, dem regionalen Personenverkehr, aber auch im Güterverkehr.

Die SOB ist Eigentümerin der Infrastrukturstrecken Romanshorn-St.Gallen-Wattwil-Nesslau-Neu St.Johann, Rapperswil-Biberbrugg-Arth Goldau und Wädenswil-Einsiedeln. Sie besitzt eine Konzession dafür und fährt zum Teil allein sowie zum Teil im Verbund mit anderen Bahnunternehmen. Ausserdem werden die Strecken Wattwil-Rapperswil, Arth Goldau-Luzern und Wattwil-Wil in Gemeinschaft mit den SBB und der Turbo betrieben. Im Toggenburg ist die SOB seit 1. Januar 2006 Eigentümerin der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig sowie der ehemaligen SBB-Pachtstrecke Wattwil-Ebnat-Kappel.

#### **3.2 Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand**

Im Jahr 2011 beförderte die SOB 13,24 Mio. Personen. Die Leistungen des Unternehmens wurden von den Kantonen Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie vom Bund im Jahr 2011 mit insgesamt 66,26 Mio. Franken abgegolten.

Der Bund sowie die Kantone Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau gemeinsam gewährten der SOB bisher, einschliesslich der ehemaligen BT, Investitionsbeiträge von rund 546,2 Mio. Franken (ohne die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen in Wattwil und Lichtensteig). Der st.gallische Anteil belief sich auf 146,2 Mio. Franken.

#### **3.3 Investitionspolitik SOB**

Die SOB wird die Investitionspolitik der vergangenen Jahre fortführen und sich auch in den Jahren 2013-2016 grundsätzlich auf folgende Bereiche konzentrieren:

- Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten;
- Modernisierung der Anlagen;
- Sicherheit;
- Rationalisierung;
- Kundennutzen.

Die SOB hat mit einem externen Ingenieurbüro ein Netzaudit durchgeführt um zu klären, in welchen Bereichen ein erhöhter Erneuerungsbedarf bei der Infrastruktur mittel- und längerfristig ansteht. Die Untersuchung hat ergeben, dass der Gesamtzustand der SOB-Infrastruktur genügend ist. Im Ostnetz besteht in den nächsten Jahren ein hoher Erneuerungsbedarf bei den Gleisanlagen und Weichen. Zudem muss sich die SOB auf den Erhalt der Tunnel, Brücken und Stützmauern konzentrieren. Der Zustand der technischen Anlagen wie Fahrleitungen und Stellwerke hingegen wird als gut bis sehr gut bezeichnet. In diesem Bereich können die Erneuerungsarbeiten in den nächsten Jahren auf tieferem Niveau gehalten werden.

#### **3.4 Mittelfristplan 2013-2016**

Der Mittelfristplan der SOB enthält den Investitionsbedarf für die Jahre 2013 bis 2016, aufgeteilt in das östliche und südliche Bahnnetz. Den Investitionsbedarf für die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen (CH-Netz Lichtensteig-Wattwil) hat die SOB separat ausgewiesen.

Die SOB hat unter Berücksichtigung der Mittelzuteilung durch den Bund ihre Projekte priorisiert und folgenden Netto-Investitionsbedarf<sup>1</sup> für die Jahre 2013 bis 2016, aufgeteilt auf das Ost- und Südnetz, ausgewiesen:

<b>Ostnetz</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Total Netto-Investitionen	27'828'480	27'403'200	27'947'430	28'363'600
Finanziert über Abschreibungs- mittel	-9'028'383	-10'208'223	-11'624'319	-11'678'143
<b>Total ungedeckter Darlehens- bedarf</b>	<b>18'800'097</b>	<b>17'194'977</b>	<b>16'323'111</b>	<b>16'685'457</b>

<b>Südnetz</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Total Netto-Investitionen	18'481'300	16'787'450	16'839'700	19'237'600
Finanziert über Abschreibungs- mittel	-7'940'631	-8'248'491	-8'672'831	-9'398'773
<b>Total ungedeckter Darlehens- bedarf</b>	<b>10'540'669</b>	<b>8'538'959</b>	<b>8'166'869</b>	<b>9'838'827</b>

### 3.5 Darlehensbedarf im Jahr 2013

Die SOB hat mit der Offerte für die Leistungsvereinbarung 2013-2016 folgenden Mittelbedarf im Jahr 2013 für das Ost- und Südnetz angemeldet:

<b>Investitionsbereiche</b>	<b>Ostnetz in Fr.</b>	<b>Südnetz in Fr.</b>
Fahrweg (Oberbau- und Unterbauerneuerungen, Tunnel und Brücken)	23'439'000	11'733'000
Antriebs- und Stromversorgung (Fahrleitungen, Schaltanlagen)	370'000	175'000
Fahrzeuge (Baudienstfahrzeuge und Wagen)	170'000	635'000
Mobilien (Baudienstgeräte und Maschinen)	0	0
Publikumsanlagen (Bahnhofgebäude, Perronanlagen, Unterführungen, Bahnhofplätze)	2'474'000	3'696'000
Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen (Stellwerke, Funk- und Telefonanlagen)	2'535'000	2'915'000
Unterhaltsanlage Infrastruktur (Werkstätte, Betriebsgebäude Baudienst)	0	300'000
<b>Total Netto-Investitionen<sup>2</sup></b>	<b>28'988'000</b>	<b>19'454'000</b>
<i>Finanziert über Abschreibungsmittel</i>	<i>-9'028'383</i>	<i>-7'940'631</i>
<i>Objekte 2. Priorität / Reserve-Projekte</i>	<i>-1'159'520</i>	<i>-972'700</i>
<b>Total Netto-Darlehensbedarf (Investitionsdarlehen)</b>	<b>18'800'097</b>	<b>10'540'669</b>

Der Netto-Darlehensbedarf für das Ost- und Südnetz beläuft sich auf insgesamt Fr. 29'340'766.–.

<sup>1</sup> nach Abzug von anderen Finanzierungsquellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds, Beiträge nach Behindertengleichstellungsgesetz usw.)

<sup>2</sup> nach Abzug von anderen Finanzierungsquellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds, Beiträge nach Behindertengleichstellungsgesetz usw.)

## 4 Finanzierung

### 4.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach Art. 56 EBG kann der Bund den Transportunternehmen Beiträge sowie unverzinsliche und verzinsliche Darlehen zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen oder zur Beschaffung von Fahrzeugen gewähren, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit oder die Sicherheit des Betriebes wesentlich erhöht werden.

Der Bund unterstützt Investitionsvorhaben der Infrastrukturbetreiberinnen, die sie nicht selber über Abschreibungsmittel finanzieren können, in der Regel mit zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen. Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen die Mitwirkung der interessierten Kantone voraus.

Der Kanton St.Gallen regelte mit dem Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1; abgekürzt EG-EBG) die Beteiligung des Staates an Investitionsvorhaben. Nach Art. 1 Bst. a EG-EBG übernimmt der Staat die auf ihn entfallenden Anteile an der Bundeshilfe für technische Verbesserungen.

### 4.2 Beteiligung Bund-Kantone

Die Kantonsanteile werden nach Art. 57 Abs. 2 EBG unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen der Kantone mindestens alle vier Jahre neu berechnet. Gemäss Schlüssel 2012-2015 der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	Ostnetz		Südnetz		Gesamt
	Anteile in %	Anteil in Franken	Anteile in %	Anteil in Franken	Anteil in Franken
Bund	41,73	7'846'408	40,69	4'289'420	12'135'828
Schwyz			39,33	4'145'223	4'145'223
Zürich			17,12	1'804'563	1'804'563
Appenzell A.Rh.	3,33	625'103			625'103
<b>St.Gallen</b>	<b>44,85</b>	<b>8'431'844</b>	<b>2,86</b>	<b>301'463</b>	<b>8'733'307</b>
Thurgau	10,09	1'896'742			1'896'742
Total	100,00	18'800'097	100,00	10'540'669	29'340'766

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Bund gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzuzahlen sind. Es kann, unter Vorbehalt der notwendigen Generalversammlungsbeschlüsse des Unternehmens, auch jederzeit bestimmen, dass der Bundesanteil unabhängig vom Kantonsanteil in Eigenkapital umgewandelt wird.

Der Kanton St.Gallen kann somit unabhängig vom Bund über eine Rückzahlung oder Umwandlung seines Anteils der bedingt rückzahlbaren Darlehen bestimmen.

Der Beitrag des Kantons an die SOB ist im Investitionsprogramm 2013-2016 angemeldet. Gemäss Investitionsprogramm 2013-2016 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2015 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

### 4.3 Leistungsvereinbarung mit der SOB

Nach Art. 20 KFEV wird eine Finanzierungs- bzw. Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Infrastrukturbetreiberin andererseits abgeschlossen. Darin werden die erforderlichen Darlehen zur Finanzierung der Investitionen sowie die zu erwartenden ungedeckten Betriebskosten einschliesslich des geplanten Abschreibungsaufwandes geregelt.

Die Vereinbarung enthält:

- die Umschreibung wichtiger Planungsannahmen;
- die qualitativen und quantitativen Zielvorgaben;
- die Umschreibung der zu erbringenden Leistungen;
- die Zusicherung der Jahresbetreffnisse der Betriebs- und Investitionsbeiträge der Besteller;
- die Dauer der Vereinbarung.

Das BAV leitet den Controllingprozess der Infrastrukturfinanzierung. Bei gemeinsam bestellten Strecken – wie im vorliegenden Fall – bezieht der Bund die beteiligten Kantone ein. Ein durch den Bund festgelegtes Berichtswesen soll gewährleisten, dass die für die Infrastruktur gewährten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

### 4.4 Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Nach Art. 6 EG-EBG beschliesst der Kantonsrat über die Mitwirkung des Staates an Hilfeleistungen für technische Verbesserungen, wenn der einzelne Beitrag den Staat mit mindestens 6 Mio. Franken belastet. Der st.gallische Anteil an der Investitionsvereinbarung 2013 mit der SOB beträgt Fr. 8'733'307.–. Die Zustimmung für diesen Betrag fällt in die Zuständigkeit des Kantonsrates.

Nach Art. 7 EG-EBG beschliesst die Regierung über Kantonsbeiträge an technische Verbesserungen bis 6 Mio. Franken. Darüber hinausgehende Beiträge werden dem Kantonsrat in besonderen Kreditvorlagen unterbreitet. Beiträge an technische Verbesserungen der Infrastrukturbetreiberinnen nach Art. 56 EBG werden in Vereinbarungen mit den Beteiligten geregelt. Diese Verträge enthalten insbesondere Bestimmungen über Art und Umfang der Leistungen sowie über die Zahlungsmodalitäten.

Nach Art. 7bis Abs. 1 Bst. b des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1) unterstehen Beschlüsse des Kantonsrates über Staatsbeiträge nach dem EG-EBG, die zulasten des Staates eine einmalige neue Ausgabe von mehr als 6 Mio. Franken zur Folge haben, dem fakultativen Finanzreferendum.

Der Sonderkredit für den st.gallischen Anteil von Fr. 8'733'307.– wird der Investitionsrechnung belastet und ab 2015 innert fünf Jahren abgeschrieben.

## **5 Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2013 einzutreten.

Im Namen der Regierung

Martin Gehrer  
Präsident

Canisius Braun  
Staatssekretär

## **Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2013**

Entwurf der Regierung vom 3. Juli 2012

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 3. Juli 2012<sup>3</sup> Kenntnis genommen und

erlässt

in Anwendung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971<sup>4</sup>, Art. 56 und 57 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957<sup>5</sup> sowie Art. 13 ff. der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009<sup>6</sup>

als Beschluss:

1. Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 8'733'307.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2013.

Der Sonderkredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2015 innert fünf Jahren abgeschrieben.

2. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> ABI 2012, ●●.

<sup>4</sup> sGS 713.1.

<sup>5</sup> SR 742.101.

<sup>6</sup> SR 742.120.

<sup>7</sup> Art. 7bis Abs. 1 Bst. b RIG, sGS 125.1.