

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2010

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 6. Oktober 2009

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	1
1. Infrastrukturfinanzierung der Bahnen.....	2
1.1. Ausgangslage	2
1.2. Rahmenkredite für konzessionierte Transportunternehmen	3
1.3. Finanzierung Bund	3
2. Reformen im öffentlichen Verkehr	4
2.1. Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes.....	4
2.2. Bahnreform 1	4
2.3. Bahnreform 2	4
3. Investitionsbedarf	6
3.1. Bedeutung des Unternehmens	6
3.2. Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand	6
3.3. Investitionsplanung.....	6
3.4. Mittelbedarf 2010.....	8
4. Finanzierung	11
4.1. Gesetzliche Grundlagen	11
4.2. Beteiligung Bund-Kantone.....	11
4.3. Zuständigkeit zur Beschlussfassung.....	12
5. Antrag	13
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2010).....	14

Zusammenfassung

Die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU; so genannte Privatbahnen) findet 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, welche die Möglichkeiten für Abschreibungen des einzelnen Unternehmens übersteigen. Dieser Bereich wird mit dem beantragten Infrastrukturdarlehen an die SOB behandelt.

Die eidgenössischen Räte haben Ende September 2006 einen 9. Rahmenkredit für die Jahre 2007 bis 2010 im Umfang von 800 Millionen Franken bewilligt. Damit soll die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen für die nächsten Jahre sichergestellt werden. Die in einer Übergangslösung seit 2007 neu geregelte Infrastrukturfinanzierung für die KTU folgt den Grundzügen, die in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) festgelegt wurden. Dabei gelten dieselben politischen Zielvorgaben für das

Eisenbahnnetz, wie beispielsweise die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes, die optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sowie die Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten.

Die Investitionsvereinbarungen mit den KTU beziehen sich in der Regel nicht mehr auf einzelne Projekte, sondern auf Programmfinanzierungen. Der nicht durch Abschreibungsmittel gedeckte Investitionsbedarf eines Jahres wird den Privatbahnen über zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen zur Verfügung gestellt. Dieses Vorgehen ermöglicht es, sowohl die Infrastrukturfinanzierung für die Privatbahnen laufend zu sichern als auch die notwendige Flexibilität für neue Lösungen zu behalten.

Wie in den Jahren 2007 bis 2009 hat die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) Bund und Kantone den Investitionsbedarf auch für das Jahr 2010 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz. Für den Ostteil des Bahnnetzes weist die SOB einen Investitionsbedarf von Fr. 26'523'000.– aus. Davon kann sie aus Abschreibungsmitteln Fr. 9'027'086.– finanzieren. Die SOB beantragt dem Bund und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau, ein zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 17'495'914.– zu gewähren. Der Anteil des Kantons St.Gallen am Darlehen beträgt 7'846'917.–.

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2010.

1. Infrastrukturfinanzierung der Bahnen

1.1. Ausgangslage

Die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts der Schieneninfrastruktur in der Schweiz erfolgt zurzeit über drei Gefässe:

- den Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (abgekürzt FinöV-Fonds);
- die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB);
- den Rahmenkredit für KTU.

Grosse Infrastrukturvorhaben wie NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Lärmsanierung werden über den FinöV-Fonds finanziert. Für den Erhalt und den Ausbau des bestehenden Netzes gelten die Leistungsvereinbarung Bund-SBB und der Rahmenkredit für die KTU bzw. Privatbahnen.

Aufgrund der heutigen finanziellen Ausgangslage werden die Mittel für neue Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Zukunft knapp sein. Jede Neuinvestition löst ausserdem Folgekosten aus (Unterhalts-, Betriebs- und Abschreibungskosten). Eine strenge Prioritätensetzung ist deshalb unausweichlich. Vorrang haben dabei jene Projekte, welche die Funktionalität der Netze gewährleisten.

Die Infrastrukturfinanzierung der Eisenbahnunternehmen findet 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 In-

vestitionen, die das Abschreibungsvolumen des einzelnen Unternehmens übersteigen. Dieser Bereich wird mit dem beantragten Infrastrukturdarlehen an die SOB behandelt.

1.2. Rahmenkredite für konzessionierte Transportunternehmen

Nachdem die eidgenössischen Räte die Bahnreform 2 im Dezember 2005 an den Bundesrat zurückgewiesen hatten, konnte die vom Parlament verlangte und vom Bundesrat vorgesehene Neuordnung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nicht wie geplant auf den 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt werden. Weil der 8. Rahmenkredit zur Förderung der KTU Ende 2006 ausgeschöpft war, musste für die Infrastrukturfinanzierung (Substanzerhalt und Erweiterungsinvestitionen) der Privatbahnen eine Übergangslösung gefunden werden. Diese Lösung besteht darin, dass die bisher angewandten Instrumente weitergeführt, gleichzeitig jedoch an die neuen Gegebenheiten angepasst werden, soweit dies das geltende Recht zulässt.

Ende September 2006 haben die eidgenössischen Räte einen 9. Rahmenkredit für die Jahre 2007 bis 2010 im Umfang von 800 Millionen Franken bewilligt. Damit soll die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen für die nächsten Jahre sichergestellt werden. Die Infrastrukturfinanzierung für die Privatbahnen folgt seit 2007 den Grundzügen, die in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB festgelegt wurden. Insbesondere gelten, soweit dies sinnvoll ist, dieselben politischen Zielvorgaben für das Eisenbahnnetz, wie beispielsweise die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes, die optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sowie die Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten. Auch die Art der Mittelgewährung ist identisch.

Die mit dem 9. Rahmenkredit vorgeschlagene Finanzierungslösung erlaubt auf Ende jeden Jahres einen problemlosen Übergang in einen noch zu beschliessenden, neuen Finanzierungsmodus. Dieses Vorgehen ermöglicht es, sowohl die Infrastrukturfinanzierung für die konzessionierten Eisenbahnunternehmen laufend zu sichern als auch die notwendige Flexibilität für neue Lösungen zu behalten. Im Unterschied zu den bisherigen, rein objektbezogenen Investitionsvereinbarungen kommt eine jährliche Programmfinanzierung zur Anwendung.

Der Bund bezahlt den Eisenbahnunternehmen seine Investitionsbeiträge aus dem, vier Jahre gültigen 9. Rahmenkredit in der Regel in Form von Programmfinanzierungen jährlich aus, damit der rasche Wechsel zu einem neuen Finanzierungsmodus möglich ist. Zu diesem Zweck schliesst er jedes Jahr mit den Eisenbahnunternehmen Darlehensvereinbarungen nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) ab, die sich auf eine Objektliste des vierjährigen Investitionsprogramms abstützen. Anpassungen an der Objektliste sind möglich, erfordern aber die schriftliche Zustimmung des Bundes und der beteiligten Kantone.

1.3. Finanzierung Bund

Der Bund gewährt Beiträge und Darlehen aus dem 9. Rahmenkredit zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit oder die Sicherheit des Betriebes wesentlich erhöht werden. Er unterstützt Investitionsvorhaben der KTU, die sie nicht selber über Abschreibungsmittel finanzieren können, mit bedingt rückzahlbaren Darlehen. Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen in der Regel die Mitwirkung der interessierten Kantone voraus.

2. Reformen im öffentlichen Verkehr

Die 1996 eingeleiteten Reformen im öffentlichen Verkehr zielen darauf ab, die weitgehend historisch gewachsenen Strukturen den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Sie streben ein leistungsfähiges und attraktives Angebot mit einem verbesserten Kosten-Nutzen-Verhältnis für die öffentliche Hand an.

2.1. Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes

Der Auftakt des Reformprozesses stand im Zeichen der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes: Im regionalen Personenverkehr wurde das Bestellprinzip (anstelle von Defizitdeckungen) eingeführt und die Verkehrsunternehmen wurden einander gleichgestellt. Dies führte im Regionalverkehr zu einer Effizienzsteigerung.

2.2. Bahnreform 1

Um die Produktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und das Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz öffentlicher Mittel zu verbessern, wurden mit der Bahnreform 1 Wettbewerbselemente eingeführt: Die Bahnen sollten vermehrt unternehmerisch handeln, das Marktpotenzial ausschöpfen und kundengerechte Angebote bereitstellen können. Ein Transportunternehmen wird mit den verbesserten Rahmenbedingungen befähigt, ein möglichst gutes Angebot zu möglichst tiefen Kosten anzubieten. Einzelne Massnahmen der Bahnreform 1 betrafen alle Bahnen, während andere nur für die SBB galten.

Die erste Etappe der Bahnreform wurde 1999 in Kraft gesetzt. Die Aufgaben von Bund und SBB wurden entflochten und der freie Netzzugang im Güterverkehr, wie er im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (abgekürzt EU) vereinbart worden war, eingeführt. Die erste Etappe der Reformen war eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Marktanteile des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

2.3. Bahnreform 2

Im Jahr 2005 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zur zweiten Etappe der Bahnreform. Hauptziele der Reform sind die Effizienzsteigerung im öffentlichen Verkehr und die Sicherung eines leistungsfähigen Bahnsystems durch ein verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz öffentlicher Mittel. Ihre Stossrichtung liegt im Einklang mit der Entwicklung in der EU, wo die Liberalisierung des Güterverkehrs im Vordergrund steht. Ausserdem soll die Interoperabilität der europäischen Schienennetze sicher gestellt werden. Das Schwergewicht der Massnahmen der Bahnreform 2 liegt in der Neuordnung und Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur, die historisch gewachsen ist und entsprechend kompliziert und unübersichtlich ist, soll neu geregelt werden.

Die Bahnreform 2 strebt ausserdem die Gleichstellung von Privatbahnen und SBB an: Bei Investitionen in die Infrastruktur der Privatbahnen sollen – analog zu den SBB – Leistungsvereinbarungen eingeführt werden. Dies bedeutet einerseits Führung über Ziele und wirkungsvolles Controlling und andererseits Erhöhung des unternehmerischen Spielraums. Ausserdem soll die Sicherheit für Bahnreisende erhöht werden, indem eine klare gesetzliche Grundlage für Sicherheitsdienste geschaffen wird. Zudem soll durch die Harmonisierung der schweizerischen mit den europäischen Normen die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen verbessert werden. Gleichzeitig soll der Bund im Rahmen der «Bahnlandschaft» Fusionen unter den Bahnunternehmen fördern. Zusammenschlüsse schaffen Synergien und damit wettbewerbsfähige Transportunternehmen.

Wie bereits erwähnt wies das eidgenössische Parlament im Dezember 2005 die Vorlage zurück und verband mit der Rückweisung den Auftrag an den Bundesrat, die zu umfangreiche Gesamtvorlage in Teilvorlagen dem Parlament erneut vorzulegen. Daraufhin hat der Bundesrat die einzelnen Elemente überarbeitet und unterbreitet sie in folgenden Teilpaketen erneut dem Parlament:

– *1. Teilpaket: Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr*

Im März 2007 wurde dem Parlament das erste Paket mit der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (abgekürzt RÖVE) unterbreitet. Es umfasste die wenig bestrittenen Elemente der Vorlage Bahnreform 2, namentlich die Revision des Sicherheitsdienstes, die Gleichstellung der Transportunternehmen sowie die Weiterentwicklung der früheren Reformen. Der Schutz des Reisenden soll gesetzlich geregelt und eine saubere Rechtsgrundlage für einen Sicherheitsdienst im öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Sie wurde – mit Ausnahme des Gesetzes über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen – vom Parlament in der Frühjahrsession 2009 verabschiedet und soll am 1. Januar 2010 in Kraft treten.

– *2. Teilpaket: Steigerung der Effizienz im öffentlichen Verkehr*

2009 folgt das zweite Teilpaket der Bahnreform 2. Die schweizerische Verkehrspolitik setzt auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und einen leistungsfähigen Personenverkehr. Die Voraussetzungen dafür sollen mit dem 2. Teilpaket verbessert werden. Dank der Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien der EU soll der Schienengüterverkehr zwischen der Schweiz und den umliegenden Staaten möglichst unbehindert rollen. Ausserdem trägt die Vorlage zu einem diskriminierungsfreien Netzzugang bei, was den Wettbewerb zwischen Bahnunternehmen (v.a. im Güterverkehr) unterstützen wird. Die Ausschreibung im Busbereich führt zu weiteren Effizienzsteigerungen im Personennahverkehr. Zum Thema integrierte Bahnunternehmen: Infrastruktur und Verkehr dürfen weiterhin unter einem Dach geführt werden. Der Bundesrat hat dieses Teilpaket Ende Juni 2009 in die Vernehmlassung gegeben. Es soll dem eidgenössischen Parlament im Jahr 2010 vorgelegt werden.

– *3. Teilpaket: Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung*

Die vom Parlament 2005 zurückgewiesene Vorlage beabsichtigte, die heute dreigeteilte Finanzierungsordnung durch eine klare zweigeteilte Zuständigkeitsordnung zu ersetzen: Der Bund finanziert ein Grundnetz, die Kantone das Ergänzungsnetz; Mischfinanzierungen fallen weg. Dieser Vorschlag war einer der zentralen Kritikpunkte bei der Zurückweisung der Vorlage durch das Parlament. Eine grundlegende Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung bleibt aber ein wichtiges Ziel der Bahnreformen. Es soll im Jahr 2010 in die Vernehmlassung gehen und auf 2013 in Kraft treten.

– *4. Teilpaket: Pensionskassen*

Die Sanierung der Pensionskassen der SBB und der Privatbahnen ist ein weiteres Ziel der Bahnreformen.

Die Bahnreform ist ein rollender Prozess. Um rechtzeitig auf neue Entwicklungen reagieren zu können, werden die Rahmenbedingungen permanent beobachtet und ausgewertet. Deshalb ist es durchaus möglich, dass weitere Reformschritte aufgrund von besonderen Marktentwicklungen notwendig werden.

3. Investitionsbedarf

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 Bahnmarkts. Die Bahn erhoffte sich bessere Chancen in ihrem Kerngeschäft, dem regionalen Personenverkehr, aber auch im Güterverkehr.

Die SOB ist Eigentümerin der Infrastrukturen 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 Thurbo betrieben. Im oberen 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 2008 beförderte die SOB 12,56 Mio. Personen. Die Leistungen des Unternehmens wurden von den Kantonen Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie vom Bund im Jahr 2008 mit insgesamt 60,18 Mio. Franken abgegolten. Daran beteiligte sich der Kanton St.Gallen mit 6,57 Mio. Franken.

Der Bund sowie die Kantone Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau gemeinsam gewährten der SOB einschliesslich der ehemaligen BT bisher Investitionsbeiträge von rund 490,9 Mio. Franken. Der st.gallische Anteil belief sich auf 130,5 Mio. Franken.

3.3. Investitionsplanung

Die SOB hat ihre Investitionsplanung für das gesamte Netz überarbeitet und den Investitionsbedarf für die Jahre 2010 bis 2013 ermittelt. Die SOB wird die Investitionspolitik der vergangenen Jahre weiterführen und sich auf folgende Bereiche konzentrieren:

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

Die SOB hat dem Bund mit ihrem Mittelfristplan wiederum den Investitionsbedarf für die Jahre 2010 bis 2013, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz, angemeldet. Den Investitionsbedarf für die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen (Wattwil/Lichtensteig) hat die SOB separat ausgewiesen. Die Finanzierung der Infrastrukturen für den Süd- und Ostteil des SOB-Netzes sowie die Finanzierung der Anlagen in Wattwil und Lichtensteig durch den Bund werden über separate Vereinbarungen geregelt. Für die Zusicherung des st.gallischen Anteils an den Investitionen für den Südteil des SOB-Bahnnetzes ist aufgrund der Kreditsumme die Regierung zuständig. Im Gegensatz dazu muss der Kantonsrat den Anteil des Kantons St.Gallen an den Investitionen für den Ostteil des SOB-Bahnnetzes zusichern, da der Beitrag über 6 Mio. Franken liegt.

Gegenstand dieser Vorlage ist die Finanzierung von Investitionen für den Ostteil des SOB-Bahnnetzes.

Der Mittelfristplan der SOB enthält für den Ostteil des Bahnnetzes folgende wesentlichen Investitionsprojekte¹:

- Gleis- und Weichenerneuerungen auf dem Abschnitt St.Gallen–Herisau–Schachen;
- Verbesserung Stromversorgung (Hilfsleitung Brunnadern–Neukirch–Egnach);
- Stellwerkersatz in St.Gallen Haggen, Schachen, Brunnadern-Neckertal, Mogelsberg, Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau;
- Umbau Bahnhof Nesslau;
- Ausbau Bahnhof Roggwil-Berg (Projektierung im Rahmen der Angebotsplanung Ost);
- Publikumsinformationsanlagen;
- Einführung Betriebsfunk GSM-R und Zugsicherungssystem ETCS;
- Verkaufsstellen, Bahnhofdesign;
- Erneuerung der Publikumsanlagen auf verschiedenen Bahnhöfen und Erhöhung der Perrons auf P55 (Behindertengleichstellung);
- Wasserisolationen Weissenbach-, Spitzmühle-, Thur-Viadukt;
- Tunnelanierungs- und Sicherheitsmassnahmen;
- Ersatz Streckenkabel Wattwil–Ebnat-Kappel–Nesslau;
- Ersatz Fahrleitungsfahrzeug Ost.

Die SOB hat dem Bund und den beteiligten Kantonen folgenden Darlehensbedarf für die Jahre 2011 bis 2013 bekanntgegeben:

	2011	2012	2013
Total Investitionen	24'910'000	31'571'000	18'026'000
Finanziert über Abschreibungsmittel	-9'757'000	-9'218'000	-10'693'000
Total ungedeckter Darlehensbedarf	15'153'000	22'353'000	7'333'000

Das Projekt «Sanierung Wasserflutunnel» wird zurzeit erarbeitet. Es ist vorgesehen, die Sanierung in den Jahren 2011 und 2012 durchzuführen. Das NEAT-Projekt «Doppelspur Schachen–Schachen West» steht im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Infrastrukturvorhaben der S-Bahn St.Gallen 2013. Die Gesamtkosten für diesen Doppelspurausbau betragen 42,6 Mio. Franken (Kostenstand Januar 2008). Ein Teil dieser Kosten wird über den Baukredit für die S-Bahn St.Gallen 2013 finanziert. Zudem sind Kosten von 14,6 Mio. Franken (Kostenstand Januar 2008) dem Substanzerhalt zuzuordnen. Dieser Anteil ist durch die SOB über Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG zu finanzieren. Je nach Finanzierung und Ausführung können sich Verschiebungen über die Jahre 2011 bis 2013 ergeben. Die SOB wird im Rahmen der Überarbeitung ihrer Mittelfristplanung versuchen, den hohen Investitionsbedarf für das Jahr 2012 zu glätten und die Ausführung einzelner Projekte auf die folgenden Jahre zu verschieben.

Ausgelöst durch die von den eidgenössischen Räten gewünschte Anpassung der Finanzhaushaltsverordnung des Bundes sollen künftig gewichtige Finanzierungsbeschlüsse vom jeweils neu gewählten Parlament beschlossen werden. Um dies ab der nächsten Legislatur (2012 bis 2015) zu ermöglichen, hat der Bundesrat für die Zeit nach dem Auslaufen des 9. Rahmenkredits für die Privatbahnen 2007-2010 und des Zahlungsrahmens für die SBB eine zweijährige Übergangslösung bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur beschlossen. Das im Herbst 2011 neu gewählte Parlament kann dann im Jahr 2012 über die Finanzierung der Bahninfrastruktur für den Zeitraum 2013 bis 2016 entscheiden. Damit steht fest, dass die mit der Bahnreform 2 geplante Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung frühestens ab 1. Januar 2013 in Kraft treten kann.

¹ Nicht enthalten in dieser Aufstellung ist das Projekt «Doppelspur Schachen–Schachen West». Es ist vorgesehen, dieses Projekt mittels NEAT-Geldern (Neat-Ausbau St.Gallen–Arth Goldau, Phase 2) zu finanzieren.

3.4. Mittelbedarf 2010

Gemäss Mittelfristplan und Offerte 2010 sollen im Jahr 2010 folgende Investitionen im Ostteil des Bahnnetzes verwirklicht werden:

	Objekt	Anteil in Fr.
1	<i>Hilfsleitung Romanshorn–Wattwil</i> Die Linie Romanshorn-Wattwil soll mit einer Hilfsleitung zur Verbesserung der mangelhaften Spannungsverhältnisse des Fahrstroms ausgerüstet werden. Die Arbeiten erfolgen in Etappen.	800'000
2	<i>Wasserfluchtunnel Brunnadern–Lichtensteig</i> Im 3,6 km langen Wasserfluchtunnel zwischen Brunnadern-Neckertal und Lichtensteig bestehen verschiedene Mängel, die in den nächsten Jahren behoben werden müssen. Ein Hauptgrund ist der zu kleine Abstand zwischen der Schienenoberkante und der Fahrleitung. Deshalb soll die Tunnelsohle um rund 40 cm abgesenkt und eine Stromschiene eingebaut werden. Zudem ist das bestehende Gleis sanierungsbedürftig. Ebenso sind zahlreiche Sanierungen am Mauerwerk des fast 100-jährigen Tunnels vorzunehmen. Gleichzeitig ist vorgesehen, die geforderten Selbstrettungsmassnahmen umzusetzen. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.	500'000
3	<i>Gleis- und Weichenerneuerungen Gübsen–Herisau km 27.579-29.093</i> Das Streckengleis zwischen Gübsen und Herisau muss ersetzt werden. Ausserdem ist die Gleis- und Weichenanlage im Bahnhof Herisau, die letztmals im Jahr 1974 erneuert wurde, zu sanieren. Auf der Strecke soll neben dem Oberbauersatz wiederum eine Foundationsschicht eingebaut werden. Im Jahr 2010 fallen Projektierungskosten an, die eigentlichen Bauarbeiten sind für das Jahr 2011 vorgesehen.	300'000
4	<i>Herisau-Schachen: Gleisumbau Streckengleis km 30.335-32.800</i> Durch die Verschiebung von zwei Oberbauerneuerungen (Waldbachtunnel–Aeschttunnel / St.Gallen–St.Gallen Haggen) vom Jahr 2010 in die Jahre 2015 bis 2017 wird an deren Stelle die Oberbauerneuerung zwischen Herisau und Schachen ausgeführt. Es handelt sich um eine planmässige Erneuerung des Streckengeleises.	5'862'000
5	<i>Funk GSM-R (2. Etappe)</i> Die SOB ist eine der wenigen Bahnen, die keinen Betriebsfunk besitzt. Das Schweizer Normalspurnetz wird in den nächsten Jahren systematisch mit dem GSM-R (Global System for Mobile Communication for Railway) ausgebaut. Das GSM-R wird für die Betriebsführung, die Tunnelsicherheit, die Sicherheit über Notruf und das künftige Kundeninformationssystem eingesetzt.	1'500'000
6	<i>ETCS Level 1</i> Die Umrüstung der heutigen Zugsicherung auf ETCS (European Train Control System) ist bereits mit der Bahn 2000, den NEAT-Strecken und der Neuausrüstung umgebauter Stellwerke auch bei der SOB angelaufen. Die Ausrüstung in der Fläche soll koordiniert mit der Ablösung der Stellwerke des Typs «Domino» verwirklicht werden. Die Umsetzung dieser Sicherheitseinrichtung wird mehrere Jahre dauern.	900'000

	Objekt	Anteil in Fr.
7	<i>Stellwerkersatz Brunnadern-Neckertal, Mogelsberg und Schachen</i> Die über 30-jährigen Stellwerke des Typs «Domino 55» müssen ersetzt werden, da keine Gewähr mehr für Ersatzteillieferungen durch den Hersteller besteht. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.	3'000'000
8	<i>Stellwerkersatz Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau</i> Die technisch veralteten und personalintensiven Stellwerke in Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau müssen im Zusammenhang mit der Automatisierung der Strecke Wattwil–Nesslau ersetzt werden. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre. Der für das Jahr 2010 vorgesehene Betrag ist für die Fertigstellung des Stellwerkes in Nesslau vorgesehen.	960'000
9	<i>Fahrleitungsanpassungen Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau</i> Im Zusammenhang mit dem Umbau der Bahnhöfe in Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau muss auch die Fahrleitungsanlage erneuert werden. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.	100'000
10	<i>Umbau Bahnhof Nesslau</i> Der Bahnhof Nesslau ist mit all seinen Anlageteilen am Ende seiner Lebensdauer. Die Gleisanlagen stammen aus dem Jahr 1973, die Perronanlagen sind den Kunden kaum mehr zumutbar. Die veralteten Fahrleitungsanlagen müssen total erneuert werden. Das Projekt bringt eine grosse Reduktion der Gleisanlagen nicht zuletzt durch den Wegfall des Güterverkehrs. Die neue Anlage soll mit behindertengerechten Perrons P55 ausgerüstet werden. Im Jahr 2010 wird die letzte Umbauetappe verwirklicht.	950'000
11	<i>Ausbau Bahnhof Roggwil-Berg</i> Dieses Bauvorhaben ist Bestandteil des Projekts Angebotsplanung Ost / S-Bahn St.Gallen und beinhaltet den Ausbau des Bahnhofs Roggwil-Berg mit verlängerter Ausfahrt, behindertengerechtem Zwischenperron P55 sowie gleisfreier Erschliessung der Perrons. Die Projektierung erfolgt in den Jahren 2007 bis 2009, die Ausführung in den Jahren 2010 bis 2013.	1'810'000
12	<i>Wasserisolation Weissenbach-Viadukt</i> Der Einbau einer Wasserisolation mit Neuversetzen der längs verlaufenden Abdecksteine soll eine lange unbeschränkte Nutzung sicherstellen. In früheren Jahren wurde bei diesen Viadukten unter dem Gleis die seit Bau des Viaduktes bestehende Auffüllung mit Abbruchmaterial mittels Einbau einer Betonplatte ersetzt bzw. geschützt. Nun soll noch die Isolation gegen eindringendes Meteorwasser und dessen Ableitung nach aussen nachgeholt werden. Diese Massnahme ist für eine lange Lebensdauer eines solchen Bauwerkes von grosser Wichtigkeit.	200'000
13	<i>Fahrleitungsfahrzeug Ost</i> Das Unternehmen muss ein neues Fahrleitungsfahrzeug beschaffen, da es über kein geeignetes Unterhaltsfahrzeug mehr verfügt. Ohne neues Fahrzeug muss die SOB mit Übergangslösungen arbeiten, welche unwirtschaftlich sind und teilweise nicht den Sicherheitsstandards entsprechen.	180'000

	Objekt	Anteil in Fr.
14	<i>Doppelspur Schachen West</i> Dieses Bauvorhaben ist Bestandteil des NEAT-Anschlusses Ostschweiz und beinhaltet den Ausbau des Bahnhofs Schachen und den Bau einer Doppelspur Schachen–Schachen West. Dieser Infrastrukturausbau wird durch den Bund über den FinöV finanziert. Die SOB trägt die Kosten für den Stellwerkersatz, der auch ohne Ausbau des Bahnhofs notwendig wäre.	100'000
15	<i>Taltunnel Gübsen-Herisau: Gleisabsenkung und Tunnelsanierung</i> Das knapp eingehaltene Lichtraumprofil soll mit einer Gleisabsenkung vergrößert werden. Gleichzeitig werden die Gleise im Taltunnel erneuert und das Tunnelgewölbe saniert.	3'000'000
16	<i>Umbau Bahnhof Muolen</i> Die Gleis- und Perronanlagen des Bahnhofs Muolen müssen erneuert werden. Die veralteten Anlagen werden auf den aktuellen Stand gebracht und die Perronanlagen mit behindertengerechten Perrons P55 ausgerüstet. Die Projektierung erfolgt in den Jahren 2010 und 2011, die Ausführung im Jahr 2012.	150'000
17	<i>Verkaufsstellen / Bahnhofdesign (3. Etappe)</i> Das Erscheinungsbild der SOB-Bahnhöfe ist heute uneinheitlich, unvollständig und alt. Ein Nachholbedarf ist – auch im Vergleich zu andern Bahnunternehmen – ausgewiesen. Mit der Umstellung von Bahnhöfen auf Selbstbedienung (bereits erfolgt bzw. in Planung) gingen bisher keine baulichen Veränderungen einher. Mit dem Projekt soll der Kundennutzen maximiert sowie die Kundenführung und Information auf das heutige Niveau gebracht werden. Es werden ähnliche und bewährte Gestaltungselemente wie bei den SBB eingesetzt. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen. Gleichzeitig werden mit dieser Investition auch Auflagen aus dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt.	284'000
18	<i>Umbaumaassnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz</i> Die SOB muss gemäss eidgenössischem Behindertengleichstellungsgesetz bis spätestens 2023 alle Bahnhöfe und Haltestellen auf den vorgeschriebenen Standard bringen und die Perrons behindertengerecht ausbauen.	425'000
19	<i>Publikumsinformationsanlagen, Ost-Netz</i> Die Kommunikationsanlagen der SOB sind veraltet und zu ersetzen. Zudem werden neue Funktionen für die Kundeninformation und Sicherheit gefordert, die mit den heutigen Anlagen nicht zu verwirklichen wären. Gleichzeitig werden mit dieser Investition auch Auflagen aus dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt.	358'000

	Objekt	Anteil in Fr.
20	<i>Weitere Objekte</i>	
	– Bahnhof Wittenbach: Sanierung Aussenfassade und Flachdach Aufnahmegebäude sowie Sanierung Wohnungen	1'500'000
	– Bahnhof Roggwil-Berg: Abbruch Güterschuppen und Neubau Shop	500'000
	– Ganzes Netz Ost: Migration Fernsteuerung ILTIS-Netz	600'000
	– Heinrichsbadtunnel Günsensee–Herisau: Gleisabsenkung und Tunnelsanierung	350'000
	– Diensttriebfahrzeuge: Einbau Partikelfilter, Revision Dieselmotor	330'000
	– Degersheim–Mogelsberg: Böschungsfuss-Sicherung Kähbach	300'000
	– Erneuerung Sicherungsanlagen, Weichen / Weichenheizungen: diverse kleinere Objekte	425'000
	– Erneuerung Fahrleitungsanlagen und Schaltposten: diverse kleine Objekte	425'000
	– Erneuerung Fernmeldeanlagen: diverse kleine Objekte	200'000
	– Nicht aktivierbare Investitionen: diverse kleine Objekte	514'000
	<i>Total Investitionsbedarf</i>	<i>26'523'000</i>
	<i>Finanziert über Abschreibungsmittel</i>	<i>-9'027'086</i>
	Total Investitionsdarlehen	17'495'914

Die Objektliste kann mit Zustimmung des Bundes und der beteiligten Kantone aufgrund geänderter Prioritäten der SOB angepasst werden. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn Bauvorhaben durch Verzögerungen im Bewilligungsverfahren nicht wie geplant verwirklicht werden können.

Mit der aufgeführten Objektliste wird der Investitionsbedarf der SOB für das Jahr 2010 verbindlich festgelegt. Soweit diese Investitionen die verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigen, können Bund und Kantone den Transportunternehmen zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewähren.

4. Finanzierung

4.1. Gesetzliche Grundlagen

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

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

4.2. Beteiligung Bund-Kantone

Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen die Mitwirkung der interessierten Kantone voraus. Die Kantonsanteile werden nach Art. 61 und Art. 53 Abs. 1 EBG unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen der Kantone in der Regel alle vier Jahre neu berechnet. Der Anhang zur eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an die

Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) enthält die aktuellen Kantonsbeteiligungen für die Kalenderjahre 2008 bis 2011. Aufgrund dieser Einstufung ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	Anteile in Prozent	Anteile in Franken
Bund	41,65	7'286'523
Appenzell A.Rh.	3,59	628'278
St.Gallen	44,85	7'846'917
Thurgau	9,91	1'734'195
Total	100,00	17'495'914

Nach Art. 33 Abs. 1 der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (SR 742.101.1) sind Art und Umfang der Leistungen von Bund und Kantonen in einer Vereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Transportunternehmung andererseits festzulegen. Nach der neuen Praxis des Bundes können Bund und Kantone je eigene Vereinbarungen mit der Transportunternehmung abschliessen.

Der Investitionsbeitrag wird als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt. Der Kanton St.Gallen bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Kanton gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzuzahlen sind. Er kann, unter dem Vorbehalt der notwendigen Beschlüsse der Generalversammlung des Unternehmens, auch jederzeit bestimmen, dass der Kantonsanteil unabhängig vom Bundesanteil in Eigenkapital umgewandelt wird.

Der Anteil des Kantons St.Gallen an der Darlehensvereinbarung 2010 mit der SOB ist im Investitionsprogramm 2010-2013 enthalten (RRB 2009/535). Gemäss diesem Programm soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2011 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

4.3. Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Nach Art. 6 EG zum EBG beschliesst der Kantonsrat über die Mitwirkung des Staates an Hilfeleistungen für technische Verbesserungen, wenn der einzelne Beitrag den Staat mit wenigstens 6 Mio. Franken belastet. Der st.gallische Anteil an der Investitionsvereinbarung 2010 mit der SOB beträgt Fr. 7'846'917.–. Die Zustimmung für diesen Betrag fällt in die Zuständigkeit des Kantonsrates.

Nach Art. 7 EG zum 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 KTU 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 zum 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. 7'846'917.– wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2011 innert fünf Jahren abgeschrieben.

5. Antrag

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2010 einzutreten.

Im Namen der Regierung,
Der Präsident:
Dr. Josef Keller

Der Staatssekretär:
Canisius Braun

**Kantonsratsbeschluss
über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der
Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2010**

Entwurf der Regierung vom 6. Oktober 2009

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 6. Oktober 2009² Kenntnis genommen und
erlässt

in Anwendung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971³, Art. 56 und 60 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957⁴ sowie Art. 30 ff. der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV) vom 18. Dezember 1995⁵

als Beschluss:

1. Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 7'846'917.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2010.

Der Sonderkredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2011 innert fünf Jahren abgeschrieben.

2. Die Regierung wird ermächtigt, eine Investitionsvereinbarung für das Jahr 2010 zwischen dem Kanton St.Gallen und der Schweizerischen Südostbahn AG über die Finanzierung technischer Verbesserungen abzuschliessen.
3. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum⁶.

² ABI 2009, ●.

³ sGS 713.1.

⁴ SR 742.101.

⁵ SR 742.101.1.

⁶ Art. 7bis Abs. 1 Bst. b RIG, sGS 125.1.