Protokoll

Sitzung	vorberatende Kommission KRB über die Beteiligung an der Finanzierung der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen AG (37.12.02)
Termin	Montag, 5. November 2012, 08.30 Uhr
Ort	Tafelzimmer 200, Regierungsgebäude, St.Gallen

Gabriela Brack

Volkswirtschaftsdepartement
Generalsekretariat
Davidstrasse 35
9001 St.Gallen
T 058 229 34 97
F 058 229 21 75
gabriela.brack@sg.ch

Vorsitz
Dietsche Marcel, Kriessern, Präsident

Teilnehmende
Kommissionsmitglieder
– Ammann Thomas, Rüthi
– Breitenmoser-Häberli Vreni, Waldkirch;
– Bühler Daniel, Altstätten;
– Gemperle Felix, Goldach;
– Gschwend Meinrad, Altstätten;
– Güntzel Karl, St.Gallen;
– Haag Agnes, St.Gallen;
– Mächler Franz, Wil;
– Oppliger Hans, Salez;
– Rombach Max, Oberuzwil;
– Roth Urs, Amden;
– Schnider Elisabeth, Wangs;
– Wicki Martin, Andwil;
– Wittenwiler Heinz, Krummenau;

– Würth Benedikt, Regierungsrat, Volkswirtschaftsdepartement
– Da Ros Gildo, Volkswirtschaftsdepartement, Generalsekretär
– Egli Silvan, Volkswirtschaftsdepartement, Amtsleiter-Stv. Amt für öffentlichen Verkehr
– Zuppiger Josef, Gesamtprojektleiter DML, Appenzeller Bahnen AG

Protokoll
Gabriela Brack, Generalsekretariat Volkswirtschaftsdepartement

Unterlagen
– Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen AG (37.12.02)
– Faltbroschüre "Durchmesserlinie", Broschüre "Durchmesserlinie" (A4 quer) und "Fragen und Antworten zum Projekt Durchmesserlinie" (beides an der Sitzung abgegeben).

Inhalt

1	**Begrüssung und Information durch den Präsidenten**	**2**
2	**Einführung in die Vorlage**	**2**
3	**Eintretensdiskussion**	**4**
4	**Spezialdiskussion**	**9**
5	**Frage der Medienorientierung und Bestimmung des Kommissionssprechers**	**19**
6	**Verschiedenes**	**20**

1 Begrüssung und Information durch den Präsidenten

Der **Präsident** der vorberatenden Kommission begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:
– Regierungsrat Benedikt Würth, Gildo Da Ros, Generalsekretär Volkswirtschaftsdepartement, Silvan Egli, Amtsleiter-Stv., Amt für öffentlichen Verkehr und die Protokollantin;
– Josef Zuppiger, Gesamtprojektleiter der Durchmesserlinie.

Er stellt die Traktandenliste zur Diskussion, und, nachdem keine Einwände erhoben werden, geht er gemäss der vorgeschlagenen Liste vor.

Nach Art. 67 des Geschäftsreglements des Kantonsrats (sGS 131.11; abgekürzt GschKR) ist das Kommissionsprotokoll bis nach Abschluss der Beratungen des Kantonsrates vertraulich.

2 Einführung in die Vorlage

Regierungsrat Würth führt in die Vorlage ein (siehe Referat). Er betont die Wichtigkeit der Agglomerationsprogramme, um die grenzüberschreitenden Verkehrsströme auffangen zu können. Das Netzkonzept der Appenzeller Bahnen AG (AB) stehe in diesem Zusammenhang. Er erläutert die Finanzierung auf Folien 9-11, den politischen Fahrplan auf Folie 12 und fasst seine Ausführungen auf Folie 13 zusammen.

Weitere Ausführungen insbesondere bezüglich der technischen Belange erfolgen durch **Josef Zuppiger**, Gesamtprojektleiter der Durchmesserlinie (siehe beiliegendes Referat

und die Broschüre). Er geht auf die einzelnen Teilprojekte ein und betont, dass der Kundennutzen im Vordergrund steht.

Gemperle-Goldach gibt seine Interessenbindung (arbeitet bei den SBB, aber kein persönliches Interesse am Projekt) bekannt und möchte genauere Ausführungen zur Problematik der 80-Promille-Steigung, denn Fachleute beurteilten diese als kritisch über grössere Distanzen. Er bittet um Erläuterungen zum Bremsweg, zum Anfahrtsweg und zum hohen Verschleiss.

Josef Zuppiger führt aus, dass bereits heute auf der Trogener Linie 77 Promille auf offener Strecke gefahren werden. Im Tunnel seien keine Witterungseinflüsse zu befürchten, damit falle ein wesentlicher Störfaktor weg. Nicht der Antrieb sei das Problem, sondern die Bremsen. Stadler Rail bestätige aber mit einer Expertise, dass bei 80 Promille gefahren werden kann, die Bremsen seien dafür ausgelegt. Auch könne der Zug ohne Rutschung an Ort beharren. Der Bund werde die 80 Promille genehmigen. Der Verschleiss werde nicht grösser sein, denn er werde nicht hauptsächlich durch die normalen Bremsungen hervorgerufen sondern vor allem durch die engen Kurvenradien.

Güntzel-St.Gallen bemängelt, dass die zwei verteilten Broschüren für die Sitzungsvorbereitung wichtig gewesen wären und die eine schon früher hätte verteilt werden können. In der Sache selber stelle er sich folgende Frage: warum nicht ein 20-Minuten-Takt für eine Strecke genüge, deren Nachfrage noch nicht gestiegen sei. Der Schritt vom Halbstunden- zum Viertelstundentakt sei ein luxuriöses Projekt und offenbar ein wesentlicher Grund für den Ruckhaldentunnel. Wenn der Grund für den Ruckhaldentunnel die 2-Minuten-Einsparung sei, wäre mit dem 20-Min.-Takt dieses Problem ebenfalls beseitigt. Er komme zu einer zweiten Fragestellung. Es gebe wenige Ausführungen im Bericht, weshalb eine Busvariante keine Lösung sei. Warum ist der Bus keine Lösung? Dann habe er noch eine persönliche Frage: Josef Zuppiger sei als Projektleiter vorgestellt worden, er rede aber von "wir", wer ist das "wir"?

Josef Zuppiger führt aus, dass er für dieses Projekt mandatiert sei, daraus folge ein Wir-Gefühl mit den AB, als "wir" werde die Bahn bezeichnet.
Das Thema Bahn statt Bus sei bereits früher geklärt worden, seit 2006 das Projekt der DML aufgegleist wurde, sei dies kein Thema mehr. Von 1996-98 sei eine Kosten-Nutzen-Analyse "Bahn oder Bus" erstellt worden. Damals sei noch der lange Riethüsli-Tunnel im Gespräch gewesen. Die Bahn habe immer besser abgeschnitten als die Busse, ausser wenn die Finanzierung das am stärksten gewichtete Kriterium war, dann sei das Kosten/Nutzen-Verhältnis gekippt. Um die jetzige Beförderungskapazität abzudecken, müssten 14 Busse eingesetzt werden. Der 20-Minuten Takt löse das Problem der Kreuzungsstellen nicht, irgendwo müsste wieder gekreuzt werden. Das Problem werde nur an einen anderen Ort verschoben.

Regierungsrat Würth führt aus, dass auf Grund der Entwicklung in den letzten Jahren klar ein strassenungebundenes Verkehrsmittel notwendig sei. Im Agglomerationsbereich sei der Verkehr ein Problem, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sei entscheidend. Grundsätzlich müsse unterschieden werden zwischen der Infrastruktur und der Bestellung. Beim Projekt DML komme es zu spürbaren Einsparungen. Die Abgeltung für den Personenverkehr könne mit der DML um rund 2 Mio. Franken reduziert werden. Infrastruktur-

verbesserungen eröffnen weitere Möglichkeiten. Der Viertelstundentakt entspreche dem heutigen Standard im Nahverkehr. Die Grundsatzfrage, welche der Besteller letztlich zu beantworten hat, sei nicht Gegenstand dieser Vorlage. Bestellungen können korrigiert werden. Aber ein Tunnel werde ohnehin gebraucht, um effizienter produzieren zu können. Die Vorlage sei eine Investition, damit sich der betriebliche Aspekt rechnet.

Der **Präsident** ergänzt, dass Josef Zuppiger die Zusammenfassung der Kosten/Nutzen-Analyse dem Protokoll beilegen werde.

Haag-St.Gallen fragt, ob es möglich sei, Eilzüge, welche ab Schülerhaus geplant sind, auch ab Birnbäumen zu starten.

Josef Zuppiger verneint, dies sei aus technischen Gründen nicht machbar, weil keine Wendemöglichkeit verfügbar sei. Die einzige Möglichkeit zum Wenden sei das Schülerhaus. Andere Wendemöglichkeiten sind systembedingt unmöglich.

Der **Präsident** fragt an, ob die Kommission einverstanden sei, wenn Josef Zuppiger während der ganzen Sitzung anwesend sei. Da keine Einwände erhoben werden, lädt er ihn ein, weiterhin anwesend zu sein, und betont, dass das Amtsgeheimnis auch für ihn gelte.

3 Eintretensdiskussion

Der **Präsident** erklärt, dass gemäss Reglement des Kantonsrates keine Eintretensdiskussion mehr stattfinde, grundsätzlich werde immer eingetreten. Aber die Fraktionen können ihre allgemeine Haltung mitteilen. Er mache beliebt, kurz auf die Botschaft einzugehen und danach in die Spezialdiskussion überzugehen.

Oppliger-Sennwald begrüsst im Namen der CVP/EVP Fraktion den KR-Beschluss und dankt für die detaillierte Botschaft. Es sei ein wichtiges Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms, dessen Ziel werde damit gut erfüllt, es mache betriebswirtschaftlich Sinn und führe zu Kosteneinsparungen. Ebenfalls diene es der Verkehrsentlastung. Er verstehe den Einwand von Herrn Güntzel betreffend Buseinsatz nicht, denn in den Stosszeiten würden die Strassen noch mehr belastet und die Stausituationen nähmen zu. Die Gewerbeschule Riethüsli sei ein gutes Argument für den Ruckhaldetunnel, dies mache die Verbindung attraktiver. Für die CVP/EVP Fraktion gebe es zusammenfassend gute Gründe für das Projekt, auch dafür, dass der Kanton St.Gallen die 20 Prozent der Kosten übernimmt. Positiv sei, dass mit der Stadt eine Kostenbeteiligung ausgehandelt wurde, was ja gesetzlich nicht vorgeschrieben sei. Ebenfalls halte die Fraktion es für angemessen, dass 5 Mio. Franken aus dem Strassenfonds entnommen werden. Das Projekt entlaste die Strasse und diese werde zudem sicherer, da sieben Übergänge aufgehoben werden. Die Fraktion habe die Botschaft analysiert und empfehle dem Parlament Eintreten und Gutheissung.

Gemperle-Goldach plädiert im Namen der SP/Grünen-Faktion für die Vorlage. Diverse Problemstellungen seien in dieser Vorlage gut gelöst worden. Auch biete sie echte Vorteile für den öffentlichen wie für den Gesamtverkehr. Es sei ein sinnvolles Konzept. Den

Viertelstunden-Takt anzubieten sei systemtechnisch absolut das Richtige. Ein 20-Minuten-Takt wäre vom öV-System nicht zielführend.
Es brauche Attraktivitätssteigerungen für die AB, wenn man die Entwicklung im öV verfolge, sehe man eine Steigerung bei den öV-Trägern, allerdings könne die AB nicht im gleichen Mass am Verkehrswachstum partizipieren, daher sei eine Attraktivitätssteigerung mit diesem Ausbau notwendig. Der Ausbau biete echte Vorteile: neue Gebiete würden erschlossen, die Gewerbeschule angebunden. Mit der Aufteilung der Kosten sei die Fraktion einverstanden, der Bund habe mit dem Aggloprogramm eine Basis gelegt, womit das ganze Projekt finanziell tragbar sei. Die Fraktion habe keine Änderungsanträge. Die Kostenaufteilung sei ein gut ausgehandelter Kompromiss und könne zugestimmt werden. Hingegen seien die Investitionskostenfolgen noch zu wenig beschrieben, er wünsche sich noch Ausführungen zu diesem Thema.

Schnider-Wangs sieht im Namen der SVP-Fraktion die Vorteile der Infrastrukturausbauten der DML aufgrund der bereits gestellten und beantworteten Fragen, fragt sich aber, ob der Zeitpunkt für diese Investitionen richtig sei. Die Fraktion werde auf den Kantonsratsbeschluss eintreten, aber während der Beratung noch Fragen stellen.

Bühler-Altstätten bewertet im Namen der FDP-Fraktion die Vorlage grundsätzlich eher kritisch-positiv. Die Fraktion sieht die Unterhaltkosten, welche auf die AB zukommen, ebenfalls die Investitionen für neue Fahrzeuge und auch den Bedarf für die Modernisierung. Die Situation mit der Zahnradbahn sei nicht zukunftsträchtig. Aber Fragen bezüglich der Gesamtfinanzierung werden in der Detailberatung gestellt, denn nicht nur Kosten für den Bau und die Infrastruktur sondern auch die Kosten, welche nach dem Bau in Zukunft auf uns zukommen, sollen aufgezeigt werden. In Frage gestellt werde der Pauschalbeitrag von 5 Mio. Franken aus der Strassenrechnung. Es sei überraschend und sehr speziell, dass Geld aus der Strassenrechnung genommen werde. Die Übersichtlichkeit der Finanzierung sei schwer nachvollziehbar. Zum Teil seien die Beträge mit Mehrwertsteuer zum Teil ohne aufgeführt. Dienlich wäre eine Gesamtübersicht mit Zahlen zu den Investitionen und zum Unterhalt. Dies sollte noch nachgeschoben werden. Die FDP-Fraktion werde das Thema noch behandeln müssen, es gäbe kritische Stimmen, aber man sähe auch, dass das Projekt ins S-Bahn Konzept passe. Die Themen bezüglich Finanzierung müssen im Detail noch geprüft werden. Er wünsche sich eine Gesamtübersicht über der Finanzierung. Aus den Folien könne nur ein Teil herausgelesen werden.

Wicki-Andwil begrüsst im Namen der GLP/BDP-Fraktion die Vorlage und dankt für die professionellen Unterlagen, welche im Internet eingesehen werden konnten. Der 15-Min.-Takt sei zwingend, da St.Gallen ab 2018/19 als Vollknoten ausgebaut werden soll, d.h. Halte im Halbstundentakt, und somit mache ein 20-Min.-Takt keinen Sinn, der 15-Min.-Takt sei zwingend. Er habe bei den SBB nachgefragt, was eine Verdopplung des Angebotes bringe. Es gäbe eine Mehrnutzung von 30 bis 40 Prozent (Zahlen ZVV). Damit werden die Strassen um eben so viel entlastet. Die Strasse gewinne Platz als weiterer Vorteil. Für die GLP/BDP-Fraktion sei Bus statt Bahn keine Option höchstens zu Randzeiten.

Gschwend-Altstätten fügt an, dass die Haltung der Fraktion durch Felix Gemperle erläutert wurde. Ihm gehe es vor allem um die Strecken der AB Gossau-Appenzell, Appenzell-Wasserauen und im Speziellen Altstätten-Gais. Die Vorlage mache Angst für die anderen Linien der AB (z.B. Steilheit von Altstätten-Gais). Wenn das Zahnrad wegfalle, werde alles

günstiger. Wenn die anderen, teureren Strecken nicht mehr bedient würden, werde das System der AB nicht mehr richtig funktionieren. Dann mache die Investition in die DML nicht mehr viel Sinn. Vom Mittelrheintal Richtung St.Gallen ist die kürzeste öV-Strecke über den Stoss. Wenn diese Linie nun wegbräche, würde alles fragwürdig. Es gehe in dieser Vorlage nicht um die Strecke Altstätten-Gais, aber er wünsche sich vom Departement Aussagen zu den Folgen, welche die Vorlage für die Strecken Appenzell-Wasserauen bzw. Altstätten-Gais haben werde.

Regierungsrat Würth dankt für die gute Aufnahme der Vorlage und nimmt gerne zu einzelnen Punkten Stellung. Die Beteiligung aus der Strassenrechnung an diesem Vorhaben begründet er damit, dass dieses Projekt mit einer Gesamtverkehrsoptik beurteilt werden müsse. Als Beispiel diene die Strecke Teufen-Riethüsli, dort habe es nicht sanierte, unbewachte Bahnübergange. Jetzt sei die Überlegung einfach: wenn der Quantensprung DML nicht realisiert werde, könne die Problematik der Strasse/Fussgänger/öV nicht gelöst werden, dann müsste hier auf andere Weise Verbesserungen vorgenommen werden. Gemäss Hochrechnungen würden sich diese Kosten dann im Minimum auf 5 Mio. Franken belaufen, die Strassenrechnung müsse eigentlich noch höher belastet werden. Der Betrag sei als Ohnehin-Kosten anzusehen, welche die Strassenrechnung zahlen müsste, wenn die DML nicht realisiert würde. Dies ist in Absprache mit dem Tiefbauamt erfolgt. Er möchte dem Eindruck entgegen treten, irgendwie noch Geld herausgeholt zu haben. Es seien effektive Abgeltungen von Ohnehin-Kosten, welche mutmasslich noch höher würden, wenn das Projekt nicht realisiert würde. Mit dem Projekt können Sanierungen / Verbesserungen in einem Aufwisch erledigt werden.

Der Kostenteiler zwischen den Kantonen sei eine komplexe Angelegenheit. In den Parlamentskommissionen von AR und AI herrsche die Stimmung, der Kanton St.Gallen komme günstig weg. Insgesamt sei es aber ein fairer Schlüssel, bei dem im öV geltende Schlüssel und Kriterien angewendet werden.

Die Investitionsfolgekosten wurden genannt. Grundsätzlich sei auseinander zu halten, was die Effekte dieser Investition an sich seien und anderseits die Bestellung. Der Effekt dieser Investition sei eindeutig: eine Reduktion der Betriebskosten, eine Reduktion der Unterhaltskosten und damit eine Reduktion der Abgeltungen. Hauptsächlich interessieren uns die Abgeltungen, welche für den Kanton ins Gewicht fallen. Investitionsfolgekosten müssten für beide Szenarien gerechnet werden: Bau und Nicht-Realisierung der DML. Wie Herr Zuppiger erwähnt hat, müsste das Rollmaterial für die Zahnradbahn am monopolisierten Markt eingekauft werden. Der Erneuerungsbedarf sei durch die Technik bedingt, der Infrastrukturfonds sei aber rechtlich befristet, danach bestimme das Bundesparlament über eine eventuelle Weiterführung, er solle sich aber auf keine Spekulationen einlassen. Sicher sei, dass der Infrastrukturfonds umkämpft sei, es gäbe mehr Projekte, als Mittel verfügbar seien. Man stehe in grossem, regionalem Konkurrenzkampf. Die beteiligten Kantone müssen klare Zeichen aussenden, damit die Leistungsvereinbarung mit dem BAV unterschrieben werde. Bezüglich Finanzen sei eine Gesamtübersicht gefordert worden. Hier wäre es nützlich, zu wissen, was genau noch geliefert werden müsste. Selbstverständlich werde geliefert, was gefragt werde.

Bezüglich der Frage von Meinrad Gschwend könne er bestätigen, dass keine direkten Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Streckenabschnitten bestehe und dies auch

noch nie im Strategieausschuss thematisiert wurde. Die Streckenabschnitte werden separat gerechnet. Aus der gegenwärtigen Diskussion um den Kostendeckungsgrad wissen wir, dass die Strecke Altstätten-Gais nicht optimal sei, dies habe aber keinen direkten Einfluss auf die DML.

Josef Zuppiger ergänzt, dass sie in allen Fahrplanszenarien mit optimalen Knoten auch auf Nebenstrecken gerechnet hätten. Aufgrund der Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung werde Altstätten im Zeithorizont 2018+ halbstündlich Rex- und S-Bahn-Halte haben, diese Anbindung werde in Altstätten und Gais gewährleistet sein. Letztlich entscheide nicht das Transportunternehmen sondern der Besteller was, wo und wie gefahren werde. Die AB haben null Absichten, die erwähnte Strecke abzusetzen.

Für die Aggloprogramme seien 6 Mrd. Franken bis 2027 vorgesehen, davon seien für dringende Projekte und für A-Projekte 4,1 Mrd. Franken reserviert, 1,9 Mrd. Franken liegen noch in diesem Topf. Aus einer Medienmitteilung des ARE gehe hervor, dass Eingaben für die 2. Tranchen der Aggloprogramme, die 20 Milliarden-Grenze überschreiten. 1,9 Mrd. stehen zur Verfügung, der Verteilkampf sei daher angesagt. Wir seien mit unserem A-Projekt gesichert. Wenn jetzt das DML-Projekt beschlossen und danach die Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2013 abgeschlossen werde, dann werde gebaut. Sollten wir im 2014 nicht soweit sein, dann sei ungewiss, ob ein A-Projekt nicht nochmals neu beurteilt werde. Dann sehen wir uns im Nachteil zu Lausanne und Genf aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens.

Er bestätigt, dass die öV-Finanzierung unüberschaubar sei, angefangen bei der Mehrwertsteuer. Nur ein Teil der Infrastrukturvorhaben unterstehen der Mehrwertsteuer, nämlich die à-fond-perdu Beiträge des Bundes. Die bedingten Darlehen unterstehen nicht der Mehrwertsteuer. Im Finanzierungsgesuch sei dies detailliert aufgelistet, diese Unterlagen könnten gerne nachgereicht werden.

Die Investitionsfolgekosten, welche die bedingt rückzahlbaren Darlehen betreffen, seien in allen Betriebsrechnungsmodellen zu den Fahrplanszenarien bereits berücksichtigt. Heute sei die Software (Klimatisierung, Fahrgastinformationssystem) ausschlaggebend für die Kosten nicht mehr die Hardware. Die Software sei aber kurzlebiger als die Züge selbst. Die neue Strecke werde weniger Unterhalt als die Zahnradstrecke benötigen. Aber die Strecke muss so oder so saniert werden. Der Bahntunnel sei billiger als ein Strassentunnel, da er keine Beleuchtung, keine Belüftung und keine Sicherheitsausrüstung brauche. Eine Notbeleuchtung werde eingebaut ebenfalls ein Rettungssystem, mehr brauche es nicht. Ein gut gebauter Tunnel sollte zwischen 70 bis 100 Jahre halten.

Ammann-Rüthi knüpft an die Frage von Meinrad Gschwend an bezüglich der Linie St.Gallen-Gais-Altstätten. Er habe zur Kenntnis genommen, dass dies im Rheintal ein Thema sei. Aber das Thema Kostendeckungsgrad müsse auch bei dieser Linie angeschaut werden. Es ergebe sich vermutlich eine andere Gewichtung der Destinationen von und zu St.Gallen oder Rheintal. Gibt es Aussagen dazu?

Josef Zuppiger erklärt, dass er momentan die detaillierten Zahlen nicht präsent habe.

Regierungsrat Würth meint, er habe die Frage erwartet. Gemäss Verordnung, welche in der Anhörung beim BAV war, werde eine Strecke bei einem Kostendeckungsgrad unter 50 Prozent überprüft, unter 30 Prozent sei sie zwingend zu überprüfen. Es sei ein medialer Aufschrei für etwas, was ohnehin gemacht werde. Bei ungenügendem Kostendeckungsgrad sei es eine Daueraufgabe, die Linie zu überprüfen. In den 30 bis 39 Prozent sei tatsächlich Gais-Altstätten drin, aber es sei nicht die schlechteste Linie. Bei der Finanzierung der Linie Altstätten-Gais seien wir Juniorpartner. AR zahle hauptsächlich. St.Gallen-Trogen stehe etwas besser bei 38 Prozent, dort sei bereits z.T. der Viertelstundentakt eingeführt, hingegen stehe die Linie St.Gallen-Appenzell recht gut da, bei knapp 50 Prozent. Die heutige Situation sei bei den AB nicht kritisch. Es sei eine Standarddiskussion, welche immer wieder geführt werden müsse. Die Gesamtverkehrsoptik muss auch hier berücksichtigt werden. Der Kostendeckungsgrad ist nur eine der Kennzahlen, die Verordnung sei daher einseitig.

Güntzel-St.Gallen dankt für die Beantwortung der Grundsatzfrage, was konkret passiere, wenn der Kantonsrat St.Gallen im Grundsatz der DML zustimme, aber den Ruckhaldetunnel herausbreche. Gäbe es dann die DML einfach ohne Tunnel oder gäbe es gar nichts?

Regierungsrat Würth beurteilt dies als politisch relativ schwierig. Er habe einleitend gesagt, dass der öV oft an eine ausserkantonale Region grenze. AR und AI hätten den Kulturlastenausgleich gutgeheissen, bei dem der Kanton St.Gallen profitiere. AR und AI wachsen zunehmend zusammen, dem muss Rechnung getragen werden. Rein technisch-formell müsste dieses Projekt überarbeitet werden. Es gäbe eine neue Lagebeurteilung der Kantone. Es müsste geprüft werden, ob der Bund weiterhin bereit ist zu zahlen, ob das Verhältnis im Aggloprogramm weiter als positiv qualifiziert wird. Es gäbe ein Rattenschwanz von Klärungsfragen, was uns auch zeitlich zurückwirft. Die Abhängigkeiten im politischen Prozess der Agglofinanzierung schlagen voll durch.

Josef Zuppiger meint, wenn der Ruckhaldetunnel als Einzelprojekt herausgenommen werde, könne noch die Durchbindung am Bahnhof erfolgen. Aber in wirtschaftlicher Hinsicht mache dies keinen Sinn, denn ohne Tunnel gebe es keinen Viertelstundentakt. Ebenfalls mache es keinen Sinn, durch zu binden und mit Zahnradfahrzeugen nach Trogen zu fahren. Allerdings sei dies eher ein politischer Entscheid und weniger ein bahntechnischer. Auch ein längerer Tunnel oder ein anderer Tunnel mache keinen Sinn, denn genau dort, wo die grossen Publikumsströme fliessen, habe man keine Haltestelle mehr. Alle anderen Lösungen bringen die Zeitersparnisse nicht, damit man ausserhalb des Tunnels kreuzen kann. Aus seiner Sicht sei das Projekt dann beerdigt. Kurz gesagt, die Ziele können ohne Ruckhaldetunnel nicht erfüllt werden.

Güntzel-St.Gallen interpretiert die Antwort so, dass dann die Vorlage gestorben sei, wenn der Kanton St.Gallen wesentliche Änderungen am Gesamtprojekt vornehme, da ja andere Kantone beteiligt seien. Es müsste eine neue Vorlage ausgeschaffen werden. Er nehme zur Kenntnis, dass er nur ja oder nein zum Projekt sagen könne.

Regierungsrat Würth erklärt, wenn z.B. die Landsgemeinde nein sage, dann müsse eine Neubeurteilung gemacht werden. Wenn SG oder AR wesentliche Änderung am Projekt mache, dann müsse ebenfalls eine Neubeurteilung erfolgen. Es brauche eine Einstimmigkeit aller drei Träger.

Der **Präsident** regt an, jetzt in die Detailberatung zu gehen und nur noch Fragen zu stellen, die dann nicht behandelt werden können.

Schnider-Wangs fragt nach betreffend die Initiative der SVP AR (Broschüre "Fragen und Antworten, Seite 23). Ob diese Initiative direkt gegen das Projekt gerichtet sei und ob genau dasselbe im Kanton St.Gallen passieren könne.

Regierungsrat Würth erklärt, dies gebe ihm Gelegenheit klarzustellen, dass die Initiative nicht gegen das Projekt gehe, sondern gegen die geltende Zuständigkeitsordnung. Der Kantonsrat beschliesse abschliessend über die Summe von 26.7 Mio. Franken aufgrund der dortigen öV-Gesetzgebung ohne fakultatives Referendum. Dies sei der Stein des Anstosses. Die Diskussion dreht sich nun um die Zeitachse, ob die Initiative abgewartet werden soll oder ob über das Sachgeschäft jetzt abgestimmt werde. Mehrheitlich werde am Fahrplan festgehalten. Die Initiative werde zur Abstimmung gebracht hat, aber habe vielleicht nur noch Auswirkung auf spätere Projekte.

Gschwend-Altstätten hat eine Anschlussfrage zu AR. Es werde ein Gemeindebeitrag für das DML Projekt verlangt, eine Gemeinde wolle diese Vorlage nicht mitfinanzieren. Kann dies in AR zu einer neuen Situation führen?

Gemäss **Regierungsrat Würth** liege im Moment der Fall beim Obergericht. Regierungsrätin Koller habe mitgeteilt, dass dies innerkantonal zu einer Änderung der Finanzierung kommen könne, aber es sei eine Änderung auf kantonal-kommunaler Ebene, der kantonale Anteil bleibe gleich. Unser Partner sei der Kanton, das innerkantonale Verhältnis gehe uns nichts an. AR kennt keine Pool-Lösung wie SG in der öV-Finanzierung.

4 Spezialdiskussion

Der **Präsident** führt in die Detaildiskussion über. Er ruft die einzelnen Kapitel auf.

Zusammenfassung, letzter Abschnitt, S. 3
Schnider-Wangs fragt, wie sie dies zu verstehen habe, dass über das Darlehen von 3,846 Mio. Franken separat abgestimmt werde.

Regierungsrat Würth verweist sie auf S. 5 unten, die Frage hänge wieder mit der Komplexität der Finanzierung zusammen. Der Bund habe in seinem Prüfbericht festgehalten, dass die Infrastrukturfinanzierung und die Finanzierung gemäss Eisenbahngesetz auseinander gehalten werden müsse. Die Gesamtbelastung wird trotzdem ausgewiesen siehe Folie 11 (Referat Würth).

Gemperle-Goldach will wissen, wie es aussieht bezüglich Entscheidprozess. Ob es über die 3,846 Mio. Franken nochmals eine neue Vorlage ans Parlament gebe oder ob die Regierung entscheide.

Gemäss **Regierungsrat Würth** liege die Zuständigkeit bei der Regierung, aber der Betrag sei ausgewiesen.

Gemäss **Silvan Egli** sei der Betrag eingebunden in die Leistungsvereinbarung mit den Privatbahnen. Dies werde heute schon über den Topf der Infrastrukturinvestitionen finanziert. Unterhalt- und Ersatzkosten laufen über diese Vereinbarungen, welche auf vier Jahre festgelegt sind. Dieser Betrag tauche auch im jährlichen Voranschlag auf. Es gehe darum aufzuzeigen, dass dieser Finanzierungstopf separat läuft über das Eisenbahngesetz als sogenannte Darlehen.

Gemperle-Goldach fügt an, dies sei also keine separate Investitionsvorlage, wie dies bei der SOB häufig der Fall sei.

Gemäss **Silvan Egli** laufe der Betrag über den ordentlichen Budgetweg mit dem Verpflichtungskredit. Bei diesem sei die Regierung zuständig, weil die Summe weniger als 6 Mio. Franken betrage.

Oppliger-Sennwald will wissen, wie viel der Kanton St.Gallen langfristig einsparen kann, der Bund und die Kantone sparen insgesamt mehr als 2 Mio. ein (S. 4 oben). Wie viel ist für den Kanton St.Gallen massgeblich?

Silvan Egli führt aus, dass ein grosser Teil der "Einsparung" beim Bund sein werde, welcher auch den grössten Teil finanziere. Gemäss Kostenteiler ergebe es für St.Gallen 15 Prozent (iKV), davon sei der Anteil von St.Gallen 54 Prozent (KAV), daraus resultiere die Summe von 8,1 Prozent, mit denen St.Gallen an den Einsparungen partizipiere.

Ziff. 1 Ausgangslage und Umfeld
Abschnitte 1.1 - 1.4 keine Wortmeldungen

Abschnitt 1.5 Bisherige Planungen der Appenzeller Bahnen
Güntzel-St.Gallen gibt zu Protokoll, dass für ihn Abklärungen betreffend Bus/Bahn-Varianten fehlen. Er sei immer noch der Meinung, dass dies geprüft werden müsse, bevor Investitionen von über 100 Mio. Franken - wenn alles zusammengezählt werde - getätigt werden. Er stelle keinen Antrag auf Rückweisung, aber die Aussagen dazu seien Wertungen und keine Aussagen zur technischen Machbarkeit. Er nehme immerhin zur Kenntnis, dass bei der letzten Beurteilung die Tunnelkosten dazu geführt haben, dass die Bahn/Busvariante zumindest nicht teurer zu stehen käme.

Regierungsrat Würth zeigt auf, dass die Varianten basierend auf verschiedensten Kriterien gerechnet wurden, dabei gebe es ein gewisses Ermessen. In der Verkehrsentwicklung in den letzten 10 Jahr sei eindeutig, dass ein Rückgrat im Nahverkehr mit der Bahn gebraucht werde. Wir brauchen ein stabiles Netz, das mit der Bahn gewährleistet werden kann, es sei heute noch klarer, dass auf dieser Schiene (im wörtlichen Sinn) weitergefahren werden muss. Wir haben nichts gegen den Bus, aber er wäre konzeptionell gedacht der falsche Weg.

2. Zielsetzungen
2.1 Kundenorientierte Ziele
keine Wortmeldung

2.2 Betriebsorientierte Ziele
2.2.1 Standzeiten reduzieren
Güntzel-St.Gallen nimmt zur Kenntnis, dass - sollte die Vorlage in dieser Form kommen - Einsparungen im Personal die Folge seien. Ist dies nur eine rechnerische Grösse oder werde effektiv eingespart?

Josef Zuppiger gibt zu, dass dieser Punkt intern bei den Lokführern ziemliche Diskussionen ausgelöst habe. Es sei klar, wenn die Besteller 2016 den gleichen Fahrplan bestellen, dann sei es eine echte Einsparung von vier Lokführern pro Jahr, diese müssten abgebaut werden. Die AB gehen aber von einer Angebotsverbesserung aus und damit werden die Lokführer wieder gebraucht, der Kostendeckungsgrad weise dann die bessere Wirtschaftlichkeit aus. Szenarien heute und mit DML mit heutigem Fahrplan werden verglichen und als Basis genommen, denn noch liege keine Bestellung vor. Für die Inbetriebnahme der DML wisse man noch nicht, welches Fahrplanangebot bestellt werde, darum habe man in einem Fächer von Szenarien geplant, damit klar wird, ob dies abgedeckt werden kann betreffend Infrastruktur, was passiere aus Sicht Kosten und Erlöse.

3. Konzept der DML
3.1 Heutige Nachfrage
keine Wortmeldung

3.2 Nachfrageentwicklung 2030
Breitenmoser-Häberli-Waldkirch fragt nach der Basis zur Berechnung der Nachfrageentwicklung.

Josef Zuppiger zeigt auf, dass ein Bericht zur Nachfrageentwicklung von der ETH durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme erarbeitet wurde. Bei der Entwicklungsprognose wurden verschiedene Faktoren berücksichtigt, z.B. die Neubauvorhaben, die eingezonten Gebiete, Reisezeiten (Verlängerung/Verkürzung auf Strasse und Bahn), dabei sei auch die Durchbindung ein wesentlicher Aspekt. Gesamtschweizerisch rechnet der Bundesrat mit einer Zunahme der allgemeinen Mobilität von 50 Prozent bis 2030. Die Entwicklung wird je nach Linie unterschiedlich sein, in der Stadt St.Gallen könne dies sogar bis 180 Prozent sein.

Güntzel-St.Gallen will seine Anschlussfrage nicht ironisch verstanden wissen, aber werden Leute vom Bahnhof mit der Trogenerbahn zum Marktplatz fahren für die 180 Prozent eingerechnet? Dies seien ja nicht die Strecken, auf welchen leere Fahrzeuge fahren.

Josef Zuppiger erklärt, auf diesen Linien werde jetzt mit 150 bis 200 Personen pro Stunde gerechnet, das Konzept sei ausgelegt auf Spitzenwerktage mit 350 Personen. Die Problematik sei, dass sich die Personen nicht gleichmässig verteilen. Deshalb werde die Kapazität auf 480 Fahrgäste pro Stunde inkl. Stehplätze ausgelegt. Wir gehen davon aus, dass zwischen Niederteufen und Riethüsli nicht immer ein Sitzplatz zu den Spitzenzeiten garantiert sei. Diese Qualitätseinbusse müsse in Kauf genommen werden.

3.3 Angebot 2018 mit DML
Haag-St.Gallen hat eine Frage zur Tabelle auf S. 12. Die DML Basis verstehe sie als DML mit jetzigen Fahrplan, warum sei dann unten Appenzell-SG und SG-Trogen aufgeführt und nicht Appenzell-Trogen?

Josef Zuppiger erwidert, dass dies eine reine Formulierungsfrage sei, welche von den Kantonen so gewünscht wurde. Er bekräftigt nochmals, dass es Appenzell-Trogen heissen müsste.

Gemperle-Goldach schliesst mit der Bemerkung an, die Tabelle verstehe er als öV-Mensch nicht, es sei zu überlegen, ob diese überhaupt sinnvoll sei.

Regierungsrat Würth schliesst sich dieser Meinung an und fügt hinzu, dass die anderen beiden Kantone diese Tabelle in der Vorlage enthalten haben wollten. Er habe ebenfalls Mühe, diese zu verstehen. Aber die Vorlagen seien abgestimmt und sähen in allen drei Kantonen ähnlich aus.

Gemperle-Goldach will keinen Antrag stellen, bedauert jedoch, dass diese Tabelle in ähnlicher Ausführung in der Broschüre wieder vorkomme. Eine Broschüre sollte selbsterklärend sein, was die Tabelle nicht sei.

3.4 Infrastruktur
Gschwend-Altstätten stellt fest, dass der Fluch der AB die vielen ungesicherten Übergange insbesondere auch in Teufen sei. Er meine gehört zu haben, dass die Diskussion betreffend neuer Linienführung von neuem anfange. Er will wissen, ob es einen Einfluss auf das vorliegende Projekt habe, wenn nun ein Tunnel in Teufen komme, wenn ja, welchen.

Josef Zuppiger führt aus, dass im 2009 in der Broschüre festgehalten wurde, wenn keine Doppelspur in Teufen bestehe, können keine Eilzüge bis Teufen fahren. Neue Fahrplanstudien mit verschiedenen Szenarien wurden gerechnet und das System würde mit und ohne Tunnel funktionieren. Wenn die Gemeinde Teufen die 40 Mio. Franken selbst finanziere, würde die AB auf die Tunnellösung einschwenken. Im Moment sei aber noch alles offen.

Ziff. 3.4.3.b Güterbahnhof
Bühler-Altstätten will wissen, was es für Konsequenzen habe, wenn zu einem späteren Zeitpunkt gewisse Anpassungen bei der Bahninfrastruktur aufgrund der Teilspangenlösung erfolgen, wie die Aufteilung der Kosten aussehen würde.

Regierungsrat Würth erklärt, dass der Hintergrund die Autobahnanschluss-Diskussion sei, dieser Anschluss werde noch ein paar Hürden lokal und kantonal zu nehmen haben. Das Projekt sei noch nicht konkret, aber sinnvoll aus Regierungssicht. Eine Verknüpfung wäre nicht opportun. Es kann sein, dass im Raum Güterbahnhof eine andere Linienführung geplant werden müsse im Zusammenhang mit der Gesamtarealentwicklung. Die Tunnelkonzeption sei aber gesichert, nur die Gleisführung könnte unter Umständen noch angepasst werden.

Auch die Finanzierung sei wieder eine Schnittstelle zwischen öV/Strasse/Bund/Kanton und daher noch völlig offen. Klarer Auslöser in diesem Fall sei aber die Strasse.

3.4.3.d Lustmühle
Haag-St.Gallen will wissen, was eine Halbschranke sei, sie gehe davon aus, dass die Strasse ganz gesichert werden müsse.

Josef Zuppiger erklärt, dass es Schranken geben, welche über beide Fahrspuren hinaus gehen, und solche, welche nur je eine Spur, also die Hälfte, abdecken.
Haag-St.Gallen fragt nach, ob dies bedeute, dass es billiger werde. Josef Zuppiger bestätigt dies.

3.4.3 c Ruckhaldetunnel
Wittenwiler-Nesslau-Krummenau leuchtet aufgrund der Illustration (Broschüre S. 26) ein, dass der Tunnel planerisch richtig sei. Auf der Kostenzusammenstellung sei ersichtlich, dass der Tunnel mit 54,3 Mio. Franken ein grosser Kostenpunkt sei. Der Kostenpunkt Erwerb von Land und Rechten sei aufgeführt. Herr Zuppiger erwähnte, dass mit diesem Projekt auch der Stadt St.Gallen etwas zu Gute komme, dies mit Recht. Wurde geklärt, wie viel dies wert sei und wird die AB dieses Geld einnehmen? Kann für den Verkauf die Effizienzsteigerung für die Erschliessung finanziell bewertet werden?

Regierungsrat Würth erklärt, dass im Ruckhaldegebiet die Stadt heute schon einen Teil der Parzellen besitze, ein Teil gehöre der AB (knapp ein Viertel) und ein Teil sei Privaten. Das Gebiet müsse noch eingezont werden. Aber das Gebiet eigne sich für eine sinnvolle Stadtentwicklung. Allerdings entstehe dort die "Familiengarten-Diskussion". Der untere Teil sei bereits eingezont und erschliessbar.

Josef Zuppiger erklärt, dass in früheren Rechnungen dieser Wert ausgewiesen wurde, es gehe um 10'000 m2, welche ungefähr 4-5 Mio. Franken wert seien. Das Land gehöre dem Finanzvermögen der AB und könne daher nicht mit dem Projekt gegengerechnet werden. Zudem könne es sein, dass weniger Bundesbeiträge fliessen, wenn der Wert eingerechnet würde. Es sei eine heikle Angelegenheit auch bezüglich der Familiengärten, deshalb wolle man diesen Bereich nicht aufgreifen, um nicht von einer anderen Seite her Widerstand auf Stadtgebiet zu erzeugen.

Wittenwiler-Nesslau-Krummenau hält nochmals fest, dass es von planerischer Seite her eine echte Effizienzsteigerung für die Erschliessung geben werde, was etwas wert sei.

Wicki-Andwil möchte Auskunft zum Rückbau der bestehenden Strecke. Werde hier nicht saniert z.B. aufgrund der offenen Toiletten?

Josef Zuppiger stimmt zu, dass der Rückbau inkl. Gleise durch die AB gemacht werde, ebenfalls werde ein Betrag für die Altlastensanierung eingesetzt. Die Untersuchungen bis jetzt zeigen, dass es scheinbar weniger kritisch sei als angenommen. Die Stadt denke im Moment daran, über das Trassee als Zwischenlösung eine Radwegverbindung zu bauen. Aber dieses Projekt sei noch nicht spruchreif. Der Rückbau sei in den Baukosten eingeschlossen.

Güntzel-St.Gallen kommt auf *3.1 "Heutige Nachfrage"* zurück mit Einbezug der Broschüre S.9/10. Es seien immerhin 70 Prozent, welche entweder zu Fuss oder mit dem Bus sich weiter fortbewegen, 12 Prozent seien Pendler Richtung Zürich, aber im Verhältnis grösstenteils innerstädtischer Verkehr. Man könne schon Bedürfnisse schaffen, wenn ein Angebot erstellt und dann gehofft werde, es gebe eine Nachfrage. Im Moment habe er das Gefühl, es werde zuerst die Infrastruktur erstellt und danach auf Nachfrage gehofft.

Gemperle-Goldach antwortet auf das Votum von Herrn Güntzel. Gesamtschweizerische Erhebungen zeigen, dass der Verkehr nicht in Korrelation zum Wirtschaftswachstum gesetzt werden könne, der Verkehr habe über Jahrzehnte konstant immer zugenommen. Schweizweit sei der private Verkehr bis ins 2004 immer etwas mehr gestiegen als der öffentliche Verkehr, aber seit der Einführung von Bahn 2000 habe sich dies geändert, der öV nehme stärker zu als der Individualverkehr, aber insgesamt nehme der Verkehr stetig zu. Aufgrund dieser Erkenntnisse müsse ein Gesamtverkehrskonzept geplant werden. In diesem Projekt seien die gesamten Prognosen vernünftig und entsprechen den Realitäten.

Der **Präsident** kommt wieder zurück auf *Ziff. 3.4.3 Teilprojekte*

3.4.3.a AB-Bahnhof St.Gallen
Oppliger-Sennwald möchte Auskunft zum 3. Abschnitt betreffend Schrankenanlage für Fussgänger. Weshalb brauche es hier eine Schranke, weiter vorne fahre die Bahn über den Bahnhofplatz ohne Schranken. Weshalb keine Unterführung, damit man auf den Zug rennen kann?

Josef Zuppiger erklärt, dass auf der Seite gegen die Stadt Bahnbetrieb herrsche und auf der anderen Seite sei Trambetrieb mit Fahrt auf Sicht. Vermutlich von der Geschwindigkeit her gebe es kaum Unterschiede, aber es bestehen zwei völlig verschiedene Rechte. Die Stadt halte an diesem Bahnübergang fest und zahle auch die Hälfte daran. Eine Unterführung würde definitiv nicht gebraucht und ein Mehrfaches kosten.

3.5 Fahrzeuge
3.5.2. Beschaffungskonzept
Haag-St.Gallen versteht nicht, warum kurze Wagen verlängert werden und neu kurze Wagen gekauft werden. 37m Wagen sollen als Reserve gekauft werden, aber die bisherigen 37m Wagen werden auf 50m verlängert, dafür verlange sie eine Erklärung.

Josef Zuppiger erläutert, dass sieben 50m-Fahrzeuge gekauft werden sollen, und von den fünf bereits existierenden Fahrzeugen der Trogener Bahn sollen drei auf 50m verlängert werden. Dies entspreche den erwähnten 10 Fahrzeugen, welche für den Umlauf gebraucht würden. Zwei der Fahrzeuge der Trogener Bahn werden beibehalten und als Reservezüge eingesetzt. Es werde keine neuen 37m Fahrzeuge gekauft.

Im Moment stehe auch die Beschaffung für die 50m Fahrzeuge noch in Diskussion. Bahnintern wird geklärt, was bereits zu Beginn sinnvoll sei.

3.6 Fazit
keine Wortmeldung

4. Grundlagen Infrastrukturfinanzierung
4.1 Finanzierungsgefässe
Keine Wortmeldung

4.2 Infrastrukturfonds / Agglomerationsprojekte
keine Wortmeldung

4.3 Privatbahnfinanzierung nach EBG / Leistungsvereinbarung
Roth-Amden möchte Auskunft betreffend die rückzahlbaren Darlehen.

Regierungsrat Würth erklärt, dass dies dasselbe Konzept sei, wie bei der SOB, den AB etc. Die Darlehensform werde genutzt, damit Rückforderungen gestellt werden können, wenn Transportunternehmen evtl. mal eine andere Eigentumsstruktur haben. In der Praxis werde selten ein solches Darlehen zurückgefordert. Faktisch seien es Staatsbeiträge. Diese werden mit FABI/STEP wegfallen.

Der **Präsident** stellt fest, dass Zürich Beiträge von den SBB zurück erhalte.

Regierungsrat Würth erläutert, dass es sich um ganz andere Finanzierungsbeiträge handle. Zürich sei in Vorinvestitionen gegenüber dem Bund gegangen, welche jetzt schrittweise zurückbezahlt werden.

Silvan Egli erklärt, es gebe dann eine Rückzahlung der Darlehen, wenn diese zweckentfremdet verwendet würden. Als Beispiel erwähnt er den Fall der Mittelthurgaubahn.

Bühler-Altstätten hat eine Frage zu den Gesamtkosten. Die 5 Mio. Franken aus der Strassenrechnung seien auf derselben Ebene wie Infrastruktur und EBG.

Gemäss **Regierungsrat Würth** wurde alles in der Gesamtrechnung berücksichtigt. Der Kostenteiler werde transparent ausgewiesen. Es sei eine Kompromisslösung, welche politisch tragfähig sei.

Josef Zuppiger bestätigt, dass alle Kantone das Gefühl haben, sie müssten zu viel bezahlen, dies zeige vermutlich die Ausgewogenheit. Nicht nur die Kantone seien Verhandlungspartner sondern auch der Bund. Die AB und die Kantone hätten lieber über die ordentliche Rechnung das Projekt finanziert, dann wäre der Bundesanteil höher gewesen. Der Bund willigte ein, über die zwei Finanzierungsgefässe die zwei Teilprojekte zu finanzieren, den Rest mussten die Kantone unter sich ausjassen, um einen möglichen Konsens zu finden.

Ammann-Rüthi ergänzt, dass auf S. 20 und S. 27 klar dargelegt werde, dass eine Verlagerung von der Strasse auf die Bahn stattfinde, damit auch eine Verbesserung der Strassensituation und daher der Beitrag gerechtfertigt sei. Über die Höhe könne gestritten werden, aber dass ein Beitrag bezahlt werde, sei folgerichtig.

5. Kosten, Finanzierung und Kreditbedarf
5.1 Infrastrukturkosten
Keine Wortmeldung

5.2 Kostenaufteilung / Kostenteiler Bund-Kantone
5.2.3 Privatbahnfinanzierung nach Eisenbahngesetz
Bühler-Altstätten moniert, dass bei der Aufstellung die Prozentzahlen nicht stimmen können (S. 23). Es gehe nicht auf, die Prozentzahlen beim KAV ergebe nicht 100 Prozent.

Regierungsrat Würth erklärt, dass die Kolonne vertikal gelesen werden müsse. Bei St.Gallen-Appenzell als Beispiel am Kanton AR werde der iKV 52.5% gewichtet mit dem KAV von 25%, dies ergebe die 13,13% Nettoanteile. Nochmals vertikal gelesen St.Gallen-Trogen und wieder am Beispiel von AR gesehen, beträgt der ikV 55%, gewichtet mit dem KAV von einem Viertel ergibt dies 13.75 Prozent Nettoanteile. Hier bezahlt der Kanton AI nichts, da er nicht an diesem Streckenabschnitt liegt. Der KAV gewichtet den ikV.

Güntzel-St.Gallen erklärt, er habe nur aufgrund der jetzigen Diskussion die Aufstellung nochmals angeschaut. Die erste und dritte Gruppe ergebe 100 Prozent, nur der KAV ergebe immer mehr als 100 Prozent. Es hätte eine bessere Darstellung gebraucht.

Regierungsrat Würth bestätigt, dass es schwierig sei, eine komplexe Finanzierung einfach darzustellen.

5.3 Wirtschaftlichkeit
5.3.3 Volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen
Ammann-Rüthi fragt nach der Art der Erhebung für den volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen, je nach Angebot / Fahrplanszenarien resultiere ein Gesamtnutzen von 2 bis 6,6 Mio. Franken. Kann eine Aussage gemacht werden, welcher Nutzen St.Gallen habe?

Gemäss **Josef Zuppiger** könne der St.Galler Nutzen nicht beziffert, der Nutzen könne nicht auf die einzelnen Träger herabgebrochen werden. Im Rahmen der Erarbeitung wurde die Kosten-Nutzen-Analyse durch Ecoplan betreffend den volkswirtschaftlichen Nutzen erstellt. In den Nutzen fliesse letztlich auch die Wartezeit zum grossen Teil ein als Beispiel: Zugankunft aus Zürich und Abfahrt nach Appenzell, heute 23-27 Minuten, nachher noch 7-14 Minuten, dies 2 x am Tag x 220 Tage im Jahr x Anzahl Leute (prognostiziert).

5.4. Finanzierung
Keine Wortmeldung

5.5 Kreditbedarf
Keine Wortmeldung

5.6 Bauteuerung
keine Wortmeldungen

6. Finanzreferendum
keine Wortmeldung

7. Antrag
keine Wortmeldung

Der **Präsident** stellt fest, dass die Botschaft nun durchberaten ist. Da niemand ein Rückkommen wünsche, werde nun die einzelnen Ziffern des Beschlusses zur Diskussion gestellt und darüber abgestimmt.

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen AG

Ziff. 1
Wittenwiler-Nesslau-Krummenau sei ganz anderer Meinung als Thomas Ammann betreffend den Beitrag von 5 Mio. aus der Strassenrechnung, dies stehe auch im Zusammenhang mit Ziff. 2.
Der Strassenbau werde geschröpft, ohne dass man etwas baue, dies sei nicht die Meinung des Strassenfonds. Es werde etwas finanziert, wovon der Strassenbau nicht profitiert, die Bahn aber schon. Zudem müssten die Erträge aus dem Landverkauf hier einfliessen. Die Summe von 65.5 Mio. Franken (60,5 + 5 Mio.) müssten demgemäss mit dem Verteiler von 11,1 Prozent verteilt werden.
Sein Antrag laute wie folgt: In Ziff. 1 müsste die Finanzierung der DML angepasst werden, mit dem Betrag von 11,1 Prozent von 65,5 Mio. Franken (ohne Strassenrechnung), und Ziff. 2 mit den 5 Mio. Franken aus der Strassenrechnung solle ganz gestrichen werden.

Der **Präsident** fasst den Antrag nochmals zusammen.

Gemäss **Regierungsrat Würth** gehe es nicht darum, dass man sich an einer Kasse vergriffen hätte, welche keinen Nutzen davon hätte, sondern dies geschah aufgrund einer Gesamtverkehrsbetrachtung. In der Agglomerationsproblematik können nicht die Strasse und der öV separat angeschaut werden. Alle grossen Verkehrsvorhaben hätten Wechselwirkungen. Es gäbe die Möglichkeit, den Strassenfonds nicht anzugreifen, sondern die 5 Mio. Franken aus dem allgemeinen Haushalt zu finanzieren. Dies würde das Projekt nicht zum Scheitern bringen, sondern der Kanton St.Gallen hätte dann einfach beschlossen, das Projekt anders zu finanzieren. Aber dies wäre schwer verständlich angesichts der Probleme im Staatshaushalt. Im Strassenfonds bestehen keine Finanzprobleme, dort werde positiv abgerechnet. Sollte es Schwierigkeiten im Strassenfonds geben, hätte der Kantonsrat die Möglichkeit, die Verschuldungsgrenzen auszudehnen. Finanzpolitisch gesehen wäre es fragwürdig, den öffentlichen Haushalt zu belasten, wenn sachlich ausgewiesen ist, dass die Strasse ebenfalls betroffen ist.

Ammann-Rüthi spricht sich gegen den Antrag aus. Der Staatshaushalt sei arg aus dem Lot. Er habe den Antrag anders als Regierungsrat Würth verstanden, dass die 5 Mio. in die Gesamtsumme einfliessen und dadurch auch die anderen Kantone mehr bezahlen müssten. Dies wäre eine Änderung der Botschaft. Strassen und Schiene müssen beide berücksichtigt werden und sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sachlich sei die Finanzierung adäquat. Der motorisierte Individualverkehr profitiere von diesem Projekt ebenfalls. Er bekämpfe den Antrag ganz klar.

Regierungsrat Würth entschuldigt sich dafür, den Antrag nicht präzise verstanden zu haben. Aber er bestätigt die Ausführungen von Thomas Ammann. Der Modal Split wirke sich zugunsten des Strassenverkehrs mit einer Entlastung von 6 bis 13 Prozent aus. Wenn die Mittel auf die anderen Kantone verteilen werden, werde dies sehr schwierig. Es gäbe nochmals eine Verhandlungsrunde. Die anderen Kantone haben bereits jetzt das Gefühl, der Kanton St.Gallen habe zu viel herausgeholt. Eine neue Verteilung sei aussichtslos. Wenn das Projekt DML positiv beurteilt werde, aber die Finanzierung von 5 Mio. Franken nochmals neu reguliert werden soll, dann werde dies nicht verstanden.

Güntzel-St.Gallen hat den Antrag zuerst auch so verstanden, dass der Kanton St.Gallen seine Beiträge aus einem Topf zahlt und nicht aus zwei, dann hätte er den Antrag unterstützt. Wenn es aber um eine Anpassung der Gesamtverteilung geht, sage er nein. Nicht, weil er die Konsequenzen scheue, sondern weil für ihn der Ruckhaldetunnel nicht sakrosankt sei und daher die Vorlage und Beträge völlig anders aussehen würden. Mit dem Herausbrechen des Teilprojekts würde die Vorlage zu einem Stillstand kommen.

Er sei sehr überrascht, nachdem die schwierige Finanzlage erwähnt wurde, dass es heisse, man müsste sich aus anderen Kassen bedienen. Er meine, dass bei den Investitionen und Ausgaben zurückgefahren werden müsse. Wenn nicht endlich eingespart werde, müsse man nicht überrascht sein, wenn kein Eigenkapital mehr vorhanden sei und mit einem höheren Steuerfuss gerechnet werden müsse. Er sei nicht überzeugt, dass die Finanzierung aus dem Strassenfonds richtig sei, er wolle für die Diskussion in der Fraktion frei bleiben und werde sich daher der Stimme enthalten.

Wittenwiler-Nesslau-Krummenau habe aus der Botschaft den Verteilschlüssel von 11,1 Prozent (S. 22) entnommen. Daran werde nicht gerüttelt. Was würde geschehen, wenn das Gefäss des Strassenfonds nicht bestünde. An die Gesamtkosten von 65,5 Mio. Franken zahle der Kanton St.Gallen 11,1 Prozent. Woher das Geld genommen würde, wäre Sache des Kantons St.Gallen.

Gemäss **Präsident** würde dies für den Kanton 7,27 Mio. Franken ausmachen.

Josef Zuppiger erklärt, dass die Beiträge an die Agglomerationen begrenzt seien. Mit Stand September 2011 seien ca. 62 Mio. in der Kasse. Die Differenz zu den 65.5 Mio. müssten die Kantone zu 100% finanzieren und nicht nur zu 60%. Die 5 Mio. aus dem Strassenfonds waren von Anfang Bestandteil der Diskussionen mit dem Bund. Fakt ist, dass der Bundesbeschluss auf den 60.5 (bzw. den heute 62 Mio.) basiert und bei Mehrkosten die Kantone dies selbst bezahlen müssten gemäss heute geltenden gesetzlichen Regelungen.

Regierungsrat Würth ergänzt, dass die Strasse das Territorialprinzip nicht kenne. Der Strassenraum, welcher massgeblich aufgewertet wird (Teufener Strasse), ist eine Staatsstrasse. Würde dies anders finanziert, würde die Bahn die Strasse quersubventionieren. Das Ansinnen würde bei anderen Kantonen und dem Bund nicht verstanden werden. Wenn die DML nicht gebaut würde, müsste der Kanton St.Gallen eine Bauvorlage bringen, welche mehr kosten würde. Der lokale Nutzen muss eingerechnet werden.

Wittenwiler-Nesslau-Krummenau findet das Projekt mit Ruckhaldetunnel gut. Sollte dieses Projekt aber nicht kommen, sondern es gäbe eine Strassenbauvorlage, dann könnte auch die Bahn zur Finanzierung von ca. 5 Mio. Franken herangezogen werden. Er sei dagegen, dass die 5 Mio. aus der Strassenrechnung von Anfang an mit eingerechnet wurden, hingegen die Landverkaufsgewinne nicht in der Buchhaltung aufscheinen. Er beantrage nochmals, dass der Kanton 11,1 Prozent von 65,5 Mio. Franken zahle und die Strassenrechnung nicht belaste.

Der **Präsident** lässt über den Antrag Wittenwiler betreffend Ziff. 1 und 2 abstimmen.
- Der Antrag wird mit 3:11 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

Der **Präsident** lässt nochmals über die einzelnen Ziffern abstimmen. Die vorberatende Kommission stimmt den einzelnen Ziffern des Kantonsratsbeschlusses wie folgt zu:
- Ziff. 1 mit 12:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen
- Ziff. 2 mit 10:1 Stimmen bei 4 Enthaltungen
- Ziff. 3 mit 13:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen
- Ziff. 4 mit 13:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen

Die vorberatende Kommission stimmt in der Gesamtabstimmung dem Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen mit 11:0 Stimmen bei 4 Enthaltungen zu.

Ein Rückkommen auf die Vorlage wird nicht mehr gewünscht. Der Präsident schliesst damit die Spezialdiskussion ab.

5 Frage der Medienorientierung und Bestimmung des Kommissionssprechers

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Präsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten und beschliesst zudem, eine Medienmitteilung zu verbreiten, welche der Präsident dem Volkswirtschaftsdepartement in Auftrag gibt.

Güntzel-St.Gallen möchte die Enthaltungen darin erwähnt haben, ebenso, dass der Ruckhaldetunnel immer noch ein Diskussionspunkt sei.

Gemperle-Goldach entgegnet, dass die Enthaltungen aus unterschiedlichen Gründen gemacht wurden und daher differenziert werden müsse, sonst würde die Medienmitteilung nicht den Verlauf der Diskussion wiedergeben.

Der **Präsident** nimmt dies zur Kenntnis und bittet das Volkswirtschaftsdepartement um Berücksichtigung der Einwände.

6 Verschiedenes

Gschwend-Altstätten erklärt, dass er es von der Glaubwürdigkeit her nur richtig fände, wenn die Mitglieder der vorberatenden Kommission, welche ein öV-Thema berät, mehrheitlich mit dem öV anreisen würden.

Regierungsrat Würth dankt der Kommission für das klare Votum und möchte nochmals konkret wissen, welche Übersicht und Ausführungen zu den Unterhalts- und Folgekosten genau gewünscht werde, damit dies noch nachgereicht werden könne.

Bühler-Altstätten bestätigt, dass Ausführungen gemacht worden seien bezüglich Unterhalt- und Ohnehinkosten, er würde eine Aufstellung dieser Kosten und die Unterhaltskosten für die nächsten Jahre begrüssen. Die Infrastrukturkosten seien jetzt klar, aber bezüglich der Unterhaltskosten wäre eine weitere Klärung (Stand jetzt und in Zukunft mit und ohne DML) hilfreich.

Regierungsrat Würth fasst nochmals nach, es sollen Ausführungen zu Betriebs- und Unterhaltskosten bei einem Szenario ohne DML und mit DML nachgeliefert werden.

Allgemeines Einverständnis.

Josef Zuppiger dankt im Namen der Appenzeller Bahnen für die Zustimmung zum Projekt, denn die DML sei ein existenzielles Projekt der Appenzeller Bahnen.

Der **Präsident** dankt für die speditive Mitarbeit und schliesst die Sitzung um 12.20 Uhr.

St.Gallen, 8. November 2012

Die/Der Präsident(in) der vorberatenden Kommission:

Marcel Dietsche

Die/Der Protokollführerin):

Gabriela Brack

Beilagen
- Referat von Regierungsrat Benedikt Würth
- Referat von Josef Zuppiger, Gesamtprojektleiter
- Schlussbericht Riethüsli (Gutachten von Emch+Berger AG zu Bahn/Busbetrieb)
- Investitionsfolgekosten der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen (DML)

Geht an
- Mitglieder der vorberatenden Kommission
- Regierungsrat Benedikt Würth
- Gildo Da Ros, Generalsekretär
- Silvan Egli, Amtsleiter-Stv., Amt für öffentlichen Verkehr
- Volkswirtschaftsdepartement
- Staatskanzlei (2)
- Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten (5)

Kopie an
Staatskanzlei (RATSD / en/si)