



Kantonsrat

Protokoll der Sitzung der vorberatenden Kommission

**Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung
technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG
(37.06.02)**

Ort: St.Gallen, Gebäudeversicherungsanstalt, Davidstrasse 37,
Konferenzraum im Dachgeschoss

Zeit: Mittwoch, 14. März 2007, 09.15 Uhr bis 11.20 Uhr

Anwesend: *Mitglieder der vorberatende Kommission:*

Kofler Josef, Schmerikon, Präsident
Bischofberger Felix, Altenrhein, Mitglied
Bosshart Beat, Altenrhein, Mitglied
Gähwiler-Bader Barbara, Buchs, Mitglied
Kendlbacher Helmut, Gams, Mitglied
Meile Peter, Bronschhofen, Mitglied
Rüegg Christian, Rüeterswil, Mitglied
Rutz Köbi, Nesslau, Mitglied
Schläpfer-Voser Susanne, Wattwil, Mitglied
Schuler Franz, Benken, Mitglied
Solenthaler Christoph, St.Gallen, Mitglied
Signer Josef, Altstätten, Mitglied
Trunz Karpeter, Oberuzwil, Mitglied
Zahner Emil, Uznach, Mitglied

Mitarbeitende der Staatsverwaltung und Sachverständige:

Kuratli Peter, Generalsekretär Volkswirtschaftsdepartement
Egli Silvan, Amtsleiter-Stellvertreter, Amt für öffentlichen Verkehr
Brack Gabriela, Generalsekretariat Volkswirtschaftsdepartement, Protokoll

Dr. Guido Schoch, Direktor der Schweizerischen Südostbahn AG

Entschuldigt: Regierungsrat Dr. Josef Keller, Vorsteher des Volkswirtschafts-
departementes, wegen Krankheit

Abwesend: Ricklin Roman, Benken, Mitglied

Traktanden:

1. Begrüssung und Informationen
2. Einführung
3. Fachreferat
4. Eintretensdiskussion
5. Spezialdiskussion
6. Bestimmung des Kommissionssprechers

7. Frage der Medien-Information

Unterlagen: Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG (37.06.02), Botschaft und Entwurf der Regierung vom 19. Dezember 2006 (Beratungsunterlage)

Eidgenössisches Eisenbahngesetz (SR 742.101)

Eidgenössische Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (SR 742.101.1)

Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1)

Beilagen:

- Folienpräsentation von Dr. Guido Schoch, Direktor der SOB AG
- Einführungsreferat von Regierungsrat Dr. Josef Keller, vorgetragen von Peter Kuratli

Geht an:

- Mitglieder der vorberatenden Kommission
- Staatskanzlei (7)
- Volkswirtschaftsdepartement (3)

1. Begrüssung und Information

Kofler-Schmerikon, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Dr. Guido Schoch, Direktor der SOB AG;
- Peter Kuratli, als Stellvertreter für Regierungsrat Dr. Josef Keller, der krankheitshalber abwesend ist;
- Silvan Egli, Amtsleiter-Stv. Amt für öffentlichen Verkehr;
- Gabriela Brack, Protokoll.

Nach Abklärungen bei den stellvertretenden Regierungsräten Willi Haag und Hans Ulrich Stöckling, welche auch an Sitzungen von vorberatenden Kommissionen teilnahmen, wurde Peter Kuratli als Stellvertreter für den erkrankten Regierungsrat Keller delegiert. Die Kommission hat nichts dagegen einzuwenden.

Seit der Kommissionsbestellung in der Februarsession 2007 nahm der Präsident des Kantonsrates folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- Rutz-Nesslau anstelle von Dietsche-Kriessern;
- Solenthaler-St.Gallen anstelle von Britschgi-Diepoldsau
- Schläpfer-Wattwil anstelle von Eggenberger-Hinterforst
- Schuler-Benken anstelle von Domeisen-Rapperswil-Jona

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

2. Einführung

Der Präsident führt aus, dass bereits in der Novembersession 2006 ein verwandtes Thema behandelt wurde. Eine weitere Besonderheit: dies ist vermutlich eine der letzten Kommissionssitzungen mit Fünfzehner-Besetzung.

Die aktuelle Vorlage benötigt zwei Lesungen, da sie dem fakultativen Finanzreferendum unterstellt ist. Wieder wird gewünscht, dass beide Lesungen in einer Session (April) durchgeführt werden. Silvan Egli wird dies noch weiter erläutern und die Kommission wird darüber beschliessen müssen.

Das Eintretensreferat von Regierungsrat Dr. Josef Keller wird von Peter Kuratli vorgetragen (siehe Beilage).

3. Fachreferat

Dr. Guido Schoch stellt die Südostbahn und deren Infrastruktur vor (siehe beiliegende Folienpräsentation und abgegebene Informationsmappe). Die Südostbahn ist im Jahr 2001 aus der Fusion der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn und der alten Südostbahn entstanden. Die SOB befährt eine der kunstbautenreichste Strecke der Schweiz; es ist daher wichtig, dass diese Kunstbauten regelmässig unterhalten werden, um deren Lebensdauer zu erhalten. In den Investitionsprogrammen sind daher jedes Jahr Erneuerungen aufgeführt.

Warum braucht es eine SOB? Die Ausschreibungen im Sarganserland haben gezeigt, dass dadurch Bewegung im Markt entsteht. Mit mehreren Anbietern kann die Politik ihre Ziele besser durchsetzen. Der Bundesrat hat sich darüber auch Gedanken gemacht (Folie 11 und 12). Er will die Konsolidierung vorantreiben.

Das Kerngeschäft der SOB ist der regionale Personenverkehr, die SOB will sich auf die Bereiche S-Bahn und Voralpen-Express konzentrieren. Es wird kein eigener Güterverkehr mehr betrieben. Der Kunde steht bei der SOB im Mittelpunkt. Folgende Neuerungen werden für die Fahrgäste in nächster Zeit eingeführt:

- elf FLIRT sind bestellt worden (eines der komfortabelsten Regionalverkehrsfahrzeuge)
- neu gestaltete Bahnhöfe: Informationssysteme, Behindertentauglichkeit, gute Beleuchtung für mehr Sicherheit

Kofler-Schmerikon lädt zu Fragen zum Referat von Dr. Schoch ein.

Schuler-Benken: Im Bereich Mobiltelefonie ist die Strecke schlecht ausgebaut - wird dies in nächster Zeit verbessert?

Dr. Schoch: Es wird gewisse Verbesserungen für den Kunden geben, das bisherige Zugfunksystem wird abgelöst durch das so genannte GSMR. Dieses System ist Handy-bezogen, in diesem Zusammenhang sollte es eine relativ vollständige Abdeckung geben. Dieses Projekt ist aufwändig aufgrund des schwierigen Geländes mit vielen Tunnels.

Schuler-Benken: Werden die Swisscom und andere Anbieter mit einbezogen?

Dr. Schoch: Das so genannte Roaming wird gemeinsam mit der Swisscom aufgebaut. Es ist nicht sinnvoll, wenn die SOB eigene Antennen neben den grossen Providern aufstellen.

Trunz-Oberuzwil: Die SOB hat einen Investitionsbedarf von 23 Mio. Franken für 2007, wie sieht es für die nächsten zehn Jahre aus, ist dies ein durchschnittlicher Bedarf, gibt es eine Gesamtschau? Wie sieht es langfristig aus?

Dr. Schoch: Es ist ein durchschnittlicher Bedarf mit Schwankungen. Vermutlich wird der Bedarf in den nächsten Jahren etwas abnehmen. Im Moment sind grosse Gleiserneuerungen anstehend. Die alte BT hat die gesamten Geleise Ende Sechziger/Anfang Siebziger Jahren erneuert. Nun ist in den nächsten drei bis vier Jahren mit Investitionsspitzen im Gleiserneuerungsbereich zu rechnen (Lebensdauer des Oberbaus ca. 30 Jahre, des Unterbaus ca. 50 bis 100 Jahre).

Bischofberger-Altenrhein: Wird der FLIRT-Einkauf durch eine andere Vereinbarung finanziert?

Dr. Schoch: Die Beschaffung wird über den Kapitalmarkt, d.h. durch Kredite der UBS und Privater, finanziert.

S. Egli ergänzt, dass bis 2001 Privatbahnen rückzahlbare Darlehen von Bund und Kantonen erhalten haben. Der Bund entschied, dass diese Darlehen aus Gleichbehandlungsgründen nicht mehr gewährt werden, auch SBB erhält keine Darlehen vom Bund. Die Unternehmen müssen dies eigenfinanzieren oder aber am Kapitalmarkt aufnehmen. Die Erfolgsrechnung der Unternehmen wird damit belastet und dadurch werden die Darlehen mittels Abgeltungsbedarf über die öffentliche Hand finanziert.

Dr. Schoch: Im Gegensatz zur SBB haben wir den Nachteil, dass wir aufgrund der Bonität mehr Zinsen bezahlen. Die Bahnreform 2 fordert Garantien des Bundes für solche Darlehen.

Solenthaler-St.Gallen: Art. 56 des Eisenbahngesetzes (abgekürzt EBG) stipuliert, dass mittels Darlehen die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit oder Sicherheit wesentlich erhöht werden müssen. Die jetzigen Investitionen sind eindimensional Richtung Sicherheit ausgelegt. Wie stellen Sie sicher, dass mit diesen Investitionen die anderen zwei Determinanten beeinflusst werden und zur Leistungsfähigkeit und Überlebensfähigkeit der SOB beitragen?

Dr. Schoch: Substanzerhaltung ist wichtig, durch Gleiserneuerungen wird der Unterhalt günstiger (Mittelfristplanung). Die Rationalisierung hat bei der alten BT schon früh begonnen, durch Fernsteuerungen wurde Personal abgebaut; ein Quantensprung wurde mit dem Betriebsleitsystem ILTIS erreicht, diese Investition ist in den letzten Vereinbarungen enthalten gewesen. D.h. neu werden statt vier nur noch eine resp. zwei Fernsteuerzentren betrieben, was grosse Einsparungen bedeutet - vor 10 Jahren waren noch über 500 Leute beschäftigt, jetzt sind es noch 450 und gemäss Mittelfristplan werden in ca. 4 Jahren noch 430 Leute angestellt sein. Aber diese Vorlage beinhaltet sicher sehr viel Substanzerhaltung. Ein grosser Sprung in der Rationalisierung wird die S-Bahn sein, denn fahrplanbedingt gibt es heute relativ viele Stilllager. Mit den neuen Fahrplänen wird dies verbessert.

Bischofberger-Altenrhein: Entstehen durch die Bahnhof-Sanierungen unbediente Bahnhöfe?

Dr. Schoch: Der Bahnhof Lichtensteig wird geschlossen. Auf dem Netz der ehemaligen BT ist ausser Lichtensteig keine Schliessung geplant, allerdings werden die Öffnungszeiten angepasst.

Kofler-Schmerikon: Wo werden die FLIRT Züge eingesetzt?

Dr. Schoch: Der FLIRT wird einerseits im Toggenburg eingesetzt; zwischen Wattwil und St.Gallen werden hauptsächlich NPZ neben dem Voralpenexpress eingesetzt. Der FLIRT ist ein reines Regionalverkehrsfahrzeug.

Solenthaler-St.Gallen: Die SOB konzentriert sich zunehmend auf den Personenverkehr; sie hat sich offensichtlich endgültig vom Güterverkehr verabschiedet - oder gibt es Intentionen, wieder im Güterverkehr einzusteigen?

Dr. Schoch: Weder bei der alten BT noch der alten Südostbahn war der Güterverkehr ein Kerngeschäft, da im Einzugsgebiet keine grossen Industrien vorhanden sind, welche entsprechende Mengen bringen. Es bestehen keine Pläne im Güterverkehr einzusteigen.

Bischofberger-Altenrhein: Bei den Visionen (Folie 8) fehlt die Arbeitgeberposition gegenüber dem Personal. Als Präsident von Travail.Suisse, St.Gallen, ist für ihn von Interesse, wie der Stand der Dinge ist betreffend Gesamtarbeitsvertrag, welcher im Januar nicht verlängert wurde.

Dr. Schoch: Im Leitbild wird einiges über das Personal erwähnt. Der Gesamtarbeitsvertrag läuft weiter, nur über die Lohnerhöhungen ist man nicht einig geworden. Das Benchmarking zeigt klar, dass die SOB Löhne zahlt die deutlich über dem Durchschnitt der Region liegen. Eine Einigung ist nicht gelungen, aber er hofft, dass dies nächstes Jahr wieder gelingen wird.

Schläpfer-Wattwil: Welcher Anteil des 9. Rahmenkredites von 800 Mio. Franken, die vom Bund gesprochen wurden, ist für die SOB reserviert?

S. Egli: Der Bund zahlt im gesamtschweizerischen Durchschnitt ungefähr 69 Prozent an die Investitionsdarlehen. Es dürfte sich um ca. 5 - 7 Prozent für die SOB handeln. Diese 800 Mio. Franken sind in einem Vierjahresplan eingeteilt, sie sind keine fixen Grössen, die Beträge hängen von der Auslösung der Investitionen ab. Der Bund stellt die Gelder nur zur Verfügung, wenn die anderen Finanzierungspartner mitmachen.

Dr. Schoch: Die Gefahr besteht, dass mit allen Bewilligungsverfahren - Plangenehmigungen werden immer komplizierter - die 800 Mio. Franken nicht abgeholt werden. Im Kanton St.Gallen werden die Verfahren relativ speditiv abgehandelt. Er spricht ein Kompliment an die Verwaltung im Kanton St.Gallen bzw. ans Amt für öffentlichen Verkehr aus.

Meile-Bronschhofen: Das alte Rollmaterial kann nicht mit den FLIRT-Zügen gekoppelt werden. Was passiert mit dem alten Rollmaterial?

Dr. Schoch: Bis zu vier FLIRT-Kompositionen können zusammengekuppelt werden, aber mit dem alten Rollmaterial ist dies nicht möglich. Verstärkungswagen wird es daher beim FLIRT nicht mehr geben. Das alte Rollmaterial ist zwischen 1959 und 1966 beschafft worden, es wird altershalber ausgemustert und verschrottet. Einzelne Wagen werden noch als Verstärkungswagen für den Voralpenexpress verwendet.

Pause von 15 Minuten

4. Eintretensdiskussion

Meile-Bronschhofen: Die Botschaft wurde vorgängig mit Dr. Schoch durchdiskutiert, es hat sich herauskristallisiert, dass die Vorlage sehr viel mit Sicherheit zu tun hat und wenn es sich um Sicherheit handelt, sagt die SVP nie "nein". Die SVP ist für Eintreten.

Bischofberger-Altenrhein: Im Namen der CVP-Fraktion beantragen wir einstimmig Eintreten. Die Vorlage ist ein wichtiger Teil des Zusammenspiels, um die technische Infrastruktur der SOB à jour zu halten. Zu zwei Objekten hätten wir noch gern nähere Informationen, nämlich zu Objekt 1 und 17.

Bosshart-Altenrhein: Im Namen der SP-Delegation bedanken wir uns bei der Regierung und der Verwaltung für die ausführliche Botschaft. Grundsätzlich sind die enthaltenen Massnah-

men unbestritten. Ist es wirklich unabdingbar, dass der Kanton St.Gallen die Verbesserungen der Infrastruktur mitfinanzieren muss? Müssten nicht über neue Strukturen nachgedacht werden, über die Entflechtung von Infrastruktur und Betrieb? Trotz diesen Gedanken ist die SP klar für Eintreten.

Schläpfer-Wattwil: Die FDP ist für Eintreten und Gutheissung der Botschaft.

Die vorberatenden Kommission tritt einstimmig auf den Bericht ein.

5. Spezialdiskussion

Kofler-Schmerikon geht den Bericht abschnittsweise durch.

Keine Wortmeldungen zu Ziffer 1.1, 1.2, 1.3

Ziffer 1.4:

Schläpfer-Wattwil: Besteht bei der SOB die Pensionskassenproblematik auch?

S. Egli: Ja, es handelt sich dabei um die Pensionskasse ASCOOP, eine Pensionskasse für Mitarbeitende der öffentlichen Verkehrsbetriebe, welche z.T. eine massive Kostenunterdeckung aufweist. Mit verschiedenen Massnahmen wird diese Kasse nun saniert, z.B. mit dem Umstieg vom Leistungs- ins Beitragsprimat, mit einer Beitragserhöhung bei Arbeitgebern und -nehmern. Die Sanierung erfolgt in kleinen Schritten über ca. 10-15 Jahre. Falls der Bund bereit ist, die SBB-Pensionskasse, die auch eine Kostenunterdeckung aufweist, zusammen mit der SBB zu sanieren, könnte die Sanierung der ASCOOP im Rahmen der Bahnreform 2 beschleunigt vorangetrieben werden. Der Bund ist zur Zeit aber noch nicht bereit.

Zahner-Uznach: In der ASCOOP sind auch viele Seilbahnen angeschlossen. Dr. Schoch ist mittlerweile Mitglied des VR der ASCOOP. Er hat zugesichert, dass keine Gelder in Fiasko-Geschäfte investiert werden. Der von S. Egli erwähnte Zeithorizont ist für die Sanierung realistisch.

Signer-Altstätten: Im Geschäftsbericht der SOB ist dies aussagekräftig dargestellt (Seite 2).

S. Egli: Die Pensionskassen-Sanierung ist auch nochmals auf S. 28 des Geschäftsberichts erwähnt.

Schläpfer-Wattwil will den Deckungsgrad wissen. **Rutz-Nessler** weist darauf hin, dass Dr. Schoch erwähnt hat, der Deckungsgrad betrage mittlerweile 80 Prozent.

Bosshart-Altenrhein: Gibt es bereits einen neuen Fahrplan für die Bahnreform 2?

S. Egli: Es gibt einen neuen Fahrplan, aber nur für die erste Etappe. In der Wintersession 2005 ist die Bahnreform 2 vom Parlament zurückgewiesen worden. Kürzlich wurde ein erstes Paket der Bahnreform 2, die sog. Reform der Erlasse des öffentlichen Verkehrs, durch den Bundesrat zuhanden des Parlamentes verabschiedet. Für die anderen umstrittenen Pakete gibt es noch keinen neuen Fahrplan.

Keine Wortmeldungen zu Ziffer 2.1.

Ziffer 2.2, Seite 5

Trunz-Oberuzwil: Wird die Beteiligung des Kantons St.Gallen infolge NFA (Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantone) auf 2008 tendenziell grösser oder kleiner, gibt es Trendprognosen?

S. Egli: Es wird zwei wesentliche Änderungen geben. Der Beteiligungsschlüssel wird generell unabhängig von der NFA neu berechnet. Die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten an die Infrastruktur wird mit dem neuen NFA-Schlüssel steigen (65 Prozent Kantonsanteil), auf der anderen Seite wird der Kantonsanteil an den Investitionsdarlehen von heute 73 Prozent auf 65 Prozent herabgesetzt. Der Systemwechsel erfolgt zusammen mit der NFA, indem die ganze Infrastrukturfinanzierung unter den gleichen Beitragssatz gestellt wird. Dies ist allerdings noch nicht beschlossen. Unter dem Strich sollte der Systemwechsel haushaltsneutral sein.

Gähwiler-Buchs: Was passiert mit den Beträgen, welche nicht in diesem Jahr verbaut werden?

S. Egli: Die nicht verbauten Beträge verfallen, der Bund stellt sie nicht zurück. Die Unternehmen müssen daher sehr realistisch planen.

Kofler-Schmerikon: Wie weit sind die verschiedenen Objekte bereits in der Planung?

S. Egli: Objekt 1 ist bereits begonnen worden, die Planungen der anderen sind z.T. bereits so weit fortgeschritten, dass im Sommer/Herbst gebaut werden kann.

Bosshart-Altenrhein: Macht es Sinn, dass der Kantonsrat jedes Jahr über 6 Mio. Franken befinden muss. Wäre es nicht sinnvoller, einen Rahmenkredit zu verabschieden?

S. Egli: Durch den Finanzierungswechsel wegen des NFA ändern sich die Kantonsanteile, was aber noch nicht definitiv beschlossen ist. Der Bund schliesst keine mehrjährigen Vereinbarungen ab, sondern die Beiträge werden ausschliesslich für ein Jahr zugesichert. D.h. der Kanton kann - zusammen mit Bund und beteiligten Nachbarkantonen - gar keine Verpflichtung mit der SOB über ein Jahr hinausgehend abschliessen, da die Finanzierung nicht gesichert ist. Sollte die Bahnreform 2 in den nächsten Jahren beschlossen werden, müsste der 9. Rahmenkredit allenfalls vorzeitig abgelöst werden.

Trunz-Oberuzwil: Der Kredit wird sofort gebraucht, es ist alles sehr kurzfristig, daher stammt vermutlich auch der Wunsch, zwei Lesungen im April durchzuführen. Wäre es nicht in Zukunft besser, ein solches Geschäft bereits in der Februarsession zu verabschieden? Er bittet den Kanton, die Vorlage in Zukunft früher vorzulegen.

S. Egli: Die Übergangslösung ist nur deshalb entstanden, weil die Bahnreform 2 in der Wintersession 2005 zurückgewiesen wurde. Der Bund musste deshalb mit einem 9. Rahmenkredit kurzfristig neue Lösung suchen. Nächstes Mal werden wir früher mit der Vorlage kommen, sicher aber rechtzeitig auf die Februarsession.

Trunz-Oberuzwil: Es ist wichtig, dass der Kommissionspräsident im Eintretensreferat auf die Notwendigkeit verweist, um den Diskussionen im Parlament zuvorzukommen. Zwei Lesungen in der gleichen Session werden nicht geschätzt.

Kofler-Schmerikon will auf diesen Punkt nochmals zurückkommen bei der Antragsstellung. Wird es nächstes Jahr wieder eine ähnliche Vorlage mit 6 Mio. Franken geben? Wäre es möglich, dies der Finanzkommission zu delegieren?

S. Egli: Die Frage betreffend Finanzkommission kann er nicht beurteilen. Nächstes Jahr wird es nochmals ähnlich laufen, Änderungen sind erst nachher absehbar.

Keine Wortmeldungen zu Ziffer 3.1, 3.2

Ziff. 3.3

Trunz-Oberuzwil: Für alle Bauprojekte, welche in diesem Jahr nicht abgeschlossen werden, müssen im nächsten Jahr wieder Kredite eingeholt werden, stimmt dies auch bei laufenden Bauprojekten?

S. Egli: Bei einem laufenden Bauprojekt muss die Finanzierung im nächsten Jahr wieder sichergestellt werden, weil der Bund seinen Anteil nicht für länger als ein Jahr verpflichten will. Bis die Bahnreform 2 diese Regelung ablöst, bleibt der Übergangsmodus voraussichtlich so bestehen.

Kendlbacher-Gams: Die Projektreife kann gar nicht erreicht werden ohne Vorleistungen, welche finanziert werden müssen. Und was passiert, wenn ein solches Projekt nicht zur Ausführung kommt?

S. Egli: Die Unternehmen können mit den Abschreibungsmittel, welche aus den Abgeltungen kommen, weiterarbeiten und die Vorleistungen erbringen. Wenn aber die Darlehen nicht im gewünschten Ausmass gesprochen werden, müssen die Projekte zurückgefahren oder sistiert werden. Er stimmt Kendlbacher-Gams zu, dass dies eine unbefriedigende Situation ist, aber nur als Übergangslösung gedacht ist.

Solenthaler-St.Gallen: Die rollende Planung ist im Budget der SOB so eingestellt, dass fristgerecht Projekte vorgelegt werden können und zudem wird auf S. 9 des Berichts die Frage von Kendlbacher-Gams beantwortet.

Bischofberger-Altenrhein: Ist das Objekt 1 in der Umsetzungsphase und warten die anderen

Objekte auf die Kreditsprechung?

S. Egli: Objekt 1 und 2 sind in der Umsetzungsphase. Bei den anderen Objekten ist die Planung weit vorangeschritten.

Bosshart-Altenrhein: Wie hoch ist die Kantonsbeteiligung bei der Finanzierung des Südteils?

S. Egli: Der Anteil des Kantons beträgt 3,21 Prozent, das sind ca. Franken 440'000.--. Dabei geht es vor allem um die Erneuerung des Bahnhofs Biberbrugg (2. Etappe) und um die Gleiserneuerung zwischen Biberbrugg und Einsiedeln. Diese Investitionen werden hauptsächlich vom Kanton Schwyz getragen.

Kofler-Schmerikon: Für den Ostteil der SOB sprechen wir jetzt einen Kredit von 6,9 Mio. Franken und die 440'000 Franken für den Südteil gehören eigentlich auch dazu, nur ist dies in der Kompetenz der Regierung, aber gesamthaft wären es trotzdem 7.3 Mio. Franken.

S. Egli: Da andere Finanzierungspartner (Kantone Schwyz, Zürich und Bund) für Südteil beteiligt sind, werden die Objekte separat vereinbart. Für den Ostteil werden die Vereinbarungen mit den Kantonen Appenzell A.Rh., Thurgau und dem Bund abgeschlossen. Die Kostenschlüssel sind ebenfalls verschieden, daher machen separate Vereinbarungen keinen Sinn. Wenn eine gesamte Vereinbarung über alle Objekte mit allen Finanzierungspartnern abgeschlossen würde, könnte diese Vorlage eher auf Ablehnung stossen. Der Kanton Zürich hat z.B. im Ostteil keine Finanzierungspflicht und könnte daher die Vorlage eher ablehnen, weil ihn die Objekte im Ostteil nichts angehen. Die Entflechtung - auch politisch motiviert - macht daher Sinn, alles andere führt eher zu Konflikten bzw. Blockaden.

Meile-Bronschhofen: Unterstehen die Objekte dem Submissionsgesetz?

S. Egli bestätigt dies.

Kofler-Schmerikon zählt die einzelnen Objekte 1 - 17 auf.

Bischofberger-Altenrhein wünscht Ausführungen zu den diversen kleineren Objekten.

S. Egli: Die Summe setzt sich aus einer grossen Zahl von kleineren Objekten zusammen. Es sind Kleinstobjekte, bei denen keine Wertvermehrung stattfinden, kleine Anpassungen z. B. aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Keine Wortmeldungen zu Ziffer 4.1, 4.2, 4.3.

Die vorberatende Kommission stimmt den Anträgen der Regierung (bei einer Abwesenheit) wie folgt zu:

- Ziff. 1 einstimmig (14:0 Stimmen);
- Ziff. 2 einstimmig;
- Ziff. 3 einstimmig.

Kofler-Schmerikon: Der Antrag ans Parlament steht im Raum, beide Lesungen in der Aprilsession 2007 durchzuführen. Er bittet S. Egli, diesen Antrag kurz zu begründen.

S. Egli: Der zeitliche Vorlauf hat es nicht erlaubt, die Vorlage früher der Kommission vorzulegen. Die eidgenössischen Räte haben über den Betrag von 600 oder 800 Mio. Franken für den 9. Rahmenkredit erst in der Septembersession 2006 entschieden, damit war erst im Nachgang klar, welche Mittel der Bund verpflichten kann. Wir sind hinter dem Zeitplan, deshalb sollten wir sobald wie möglich der SOB die Mittel zur Verfügung stellen, damit sie die Objekte entsprechend finanzieren und umsetzen kann.

Kofler-Schmerikon stellt den Antrag, dem Präsidium des Kantonsrates zu beantragen, beide Lesungen in der Aprilsession abzuhalten.

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

6. Frage der Medien-Information

Die vorberatende Kommission verzichtet darauf, die Medien über das Ergebnis ihrer Beratungen zu informieren.

7. Bestimmung des Kommissionssprechers

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Präsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten.

8. Allgemeine Umfrage

Trunz-Oberuzwil: In Zukunft sollte diese Vorlagen in der Februarsession behandelt werden. Reicht ein Versprechen von S. Egli oder soll dies mittels Antrag beschlossen werden?

S. Egli: Dieser Wunsch ist ganz in unserem Sinn. In Zukunft wird eine solche Vorlage in der Februarsession behandelt.

Kofler-Schmerikon: Dies wird so im Eintretensvotum im Kantonsrat erwähnt.

Trunz-Oberuzwil stellt den Antrag, dass in Zukunft diese Botschaft betreffend SOB-Investitionen in der Februarsession zwingend beraten wird, vorausgesetzt die anderen Partner spielen mit. Wenn die vorberatende Kommission diesem Antrag zustimmt, müsste im Eintretensvotum erwähnt werden, dass die Kommission verlangt, in Zukunft die Botschaft in der Februarsession zu behandeln.

Signer-Altstätten: Grundsätzlich müsste die Botschaft noch schneller behandelt werden. Wenn wir den Antrag auf Februar stellen, legen wir etwas verbindlich fest. Vom Budgetprozess her müsste bereits im September oder November die Botschaft behandelt werden können, damit im Januar mit den Arbeiten begonnen werden kann. Im schlechtesten Fall - die Vorlage untersteht dem fakultativen Finanzreferendum - wird in diesem Jahr keinen Franken ausgegeben. Falls ein Antrag gestellt wird, sollte nicht explizit "Februar" erwähnt werden, sondern "rechtzeitig". Er geht davon aus, dass das Amt bzw. die Regierung alles Interesse hat, frühzeitig über den Kredit verfügen zu können. Aufgrund der höheren Gewalt hinken wir jetzt hinterher.

Trunz-Oberuzwil: Vielleicht müsste die Frage anders gestellt werden: Wann hat das Amt für öffentlichen Verkehr mit den anderen Partnern die Botschaft frühestens vorbereitet?

S. Egli: Dies hängt immer von den anderen Partnern ab, eigentlich könnte die Botschaft nach dem Sommer vorliegen mit dem zwischen den Finanzierungspartnern definierten Finanzrahmen.

Trunz-Oberuzwil: Dann würde nichts gegen eine Kommissionsbestellung in der November-session sprechen.

Signer-Altstätten: Die Problematik von zwei Lesungen in einer Session ist damit nicht gelöst. Die Botschaft soll so schnell wie möglich verabschiedet werden. Heute ist die Situation anders, aber bis anhin hat die Verabschiedung solcher Vorlagen immer funktioniert. Die Frage steht im Raum, ob überhaupt ein Antrag gestellt werden muss. Er plädiert dafür, dass der Kommissionspräsident im Votum ans Parlament festhält, dass die Kommission zur Kenntnis genommen hat, weshalb die Vorlage sehr spät vorgelegt wurde, und dass davon ausgegangen wird, dass die Botschaften betreffend SOB-Investitionen inskünftig wieder zeitgerecht vorbereitet werden.

Die Kommission stimmt diesem Vorgehen zu.

Der Kommissionspräsident bedankt sich bei allen für die Zusammenarbeit.

Der Präsident der vorberatenden
Kommission

sig. J. Kofler

Josef Kofler

Die Protokollführerin

sig. G. Brack

Gabriela Brack