



Kantonsrat

Protokoll der Sitzung der vorberatenden Kommission

**IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Titel des Berichts bzw. der Botschaft: Vorfinanzierung von Massnahmen für den Schienenverkehr) (22.09.14)**

und

**Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» (29.09.04)**

und

**Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013 (37.10.01)**

**Ort:** St.Gallen, Regierungsgebäude, Tafelzimmer

**Zeit:** Montag, 15. März 2010, 08.15 bis 16.15 Uhr

**Anwesend:** *Mitglieder der vorberatenden Kommission:*

Beat Tinner, Azmoos, Präsident  
Thomas Ammann, Rüthi  
Ruedi Blumer, Gossau  
Christopher Chandiramani, Jona  
Walter Freund, Eichberg  
Meinrad Gschwend, Altstätten  
Bruno Gubser, Necker  
Peter Hartmann, Flawil  
Marcel Hegelbach, Jonschwil  
Seline Heim-Keller, Gossau  
Marc Mächler, Zuzwil  
Thomas Scheitlin, St.Gallen  
Jeannette Schlegel, Goldach  
Marianne Steiner, Kaltbrunn  
Martha Storchenegger, Jonschwil  
August Wehrli, Buchs  
Erich Zoller, Sargans

*Mitarbeitende der Staatsverwaltung und Sachverständige:*

Regierungspräsident Dr. Josef Keller, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes  
Andreas Bieniok, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr  
Peter Kuratli, Generalsekretär Volkswirtschaftsdepartement  
Laurent Reusser, Mitarbeiter Amt für öffentlichen Verkehr, Protokoll  
Urs Kost, Kantonsingenieur (zu Punkt 4, 11.45 Uhr bis 12.15 Uhr)  
Tom Zuber, Leiter Rechtsdienst Volkswirtschaftsdepartement (zu Punkt 6-9, ab 15 Uhr)

Ronald Menzi, Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilung Infrastruktur, Projektleiter HGV (zu Punkt 3, bis 10.30 Uhr)  
 Rolf Walter, Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Infrastruktur, Projektleiter S-Bahn St.Gallen 2013 (zu Punkt 3, bis 10.30 Uhr)

**Entschuldigt:** Marc Mächler vormittags ab 11.45 Uhr (nachmittags wieder anwesend)  
 Thomas Scheitlin nachmittags bis 14.30 Uhr

**Traktanden:**

1. Begrüssung und Informationen
2. a) Einführung in die Vorlage durch Regierungspräsident Dr. Keller  
 b) Angebot S-Bahn St.Gallen 2013 (Andreas Bieniok)  
 c) Finanzierung der S-Bahn St.Gallen 2013 (Peter Kuratli)
3. Kurzreferate  
 Rolf Walter, SBB  
 Ronald Menzi, BAV

*Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013 (37.10.01)*

4. Eintretensdiskussion
5. Spezialdiskussion

*Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative "Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten" (29.09.04)*

6. Eintretensdiskussion
7. Spezialdiskussion

*IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (sGS 710.5, abgekürzt GöV; 22.09.14)*

8. Eintretensdiskussion
9. Spezialdiskussion

10. Bestimmung des Kommissionssprechers
11. Frage der Medien-Information
12. Varia

**Unterlagen:** IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (22.09.14) und Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten» (29.09.04), Botschaft und Entwurf der Regierung vom 15. Dezember 2009

Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013 (37.10.01); Botschaft und Entwurf der Regierung vom 12. Januar 2010

**Beilagen:**

- Folien zu den Einführungsreferaten von Josef Keller, Andreas Bieniok und Peter Kuratli
- Folien zu den Kurzreferaten von Rolf Walter und Ronald Menzi

**Geht an:**

- Mitglieder der vorberatenden Kommission (Postadresse)
- Staatskanzlei (2)
- Fünf Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten
- Volkswirtschaftsdepartement
- Amt für öffentlichen Verkehr

## 1. Begrüssung und Information

**Beat Tinner, Präsident** der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission. Speziell heisst er die Vertreter des Volkswirtschaftsdepartementes Josef Keller, Peter Kuratli, Andreas Bieniok und Laurent Reusser sowie die Referenten Rolf Walter (SBB) und Ronald Menzi (BAV) willkommen. Tom Zuber werde später zu den Traktanden 6 bis 9 zustossen. Zudem stehe Urs Kost, Kantonsingenieur, für Fragen in Bezug auf Kantonsstrassenprojekte auf Abruf zur Verfügung.

Ziel sei es, die Beratungen am heutigen Tag infolge einer weiteren Verpflichtung von Josef Keller bis 16 Uhr abzuschliessen und eine zweite Sitzung nur im Notfall vorzusehen.

Der **Präsident** stellt fest, dass alle Kommissionsmitglieder anwesend sind und die Kommission beschlussfähig ist. Er weist darauf hin, dass nach Art. 67 des Kantonsratsreglements (sGS 131.11; abgekürzt KRR) das Kommissionsprotokoll bis nach Abschluss der Beratungen des Kantonsrates vertraulich ist.

Der **Präsident** bittet die Kommissionsmitglieder, allfällige Interessenbindungen offenzulegen. Er selber sei Mitinitiant der heute zur Diskussion stehenden Volksinitiative "Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten".

## 2. Einführung

Der **Präsident** informiert, dass die generelle Einführung zur S-Bahn St.Gallen 2013 (im Folgenden "S-Bahn" genannt) durch Josef Keller erfolgt. Andreas Bieniok erläutert dann das Angebot der S-Bahn, Peter Kuratli deren Finanzierung. Im Anschluss folgen die Fachreferate von Rolf Walter und Ronald Menzi. Er teilt mit, dass die Referenten für Fragen im Anschluss an die Referate zur Verfügung stehen. Die Kommissionsmitglieder sind einverstanden, dass die Vertreter der SBB und des BAV nach der Beantwortung der Fragen die Sitzung verlassen können.

Hinweis: Die Folien zu den Referaten von Josef Keller, Andreas Bieniok und Peter Kuratli befinden sich in der Beilage.

**Josef Keller** freut sich, einführende Bemerkungen zu dieser komplexen Vorlage vornehmen zu dürfen. Komplex und zeitaufwendig sei die Vorlage insbesondere aufgrund der vielen Beteiligten und der komplizierten Finanzierungsmechanismen gewesen. Er geht zum besseren Verständnis für das vorliegende Ergebnis auf die Vorgeschichte und die wichtigsten Meilensteine und Zusammenhänge der S-Bahn ein.

Am 28. Mai 2000, also vor gut 10 Jahren, wurde die S-Bahn St.Gallen eingeführt. Neu waren damals unter anderem eine Nummerierung der Linien, ein 20-Minuten-Takt für die Schnellzugsbahnhöfe zwischen St.Gallen und Heerbrugg sowie eine neue S-Bahn-Haltestelle Rorschach Stadt. Die S-Bahn wurde ohne Ausbauten der Schieneninfrastruktur eingeführt. Die Bezeichnung "Ostwind – Bahn und Bus Region St.Gallen" wies einerseits auf die Vernetzung von Bahn und Bus beim öV, andererseits auf die regionale Beschränkung hin. Tatsache blieb aber: Die bestehende S-Bahn tickt nicht durchgehend symmetrisch im nationalen Takt. Eine in den Jahren 2002 bis 2004 gemeinsam im Auftrag der vier Ostwind-Kantone erstellte SBB-Studie zur Weiterentwicklung der S-Bahn zeigte in aller Deutlichkeit, dass für den Ausbau zu einer "richtigen" S-Bahn grundlegende Anpassungen des Fahrplangefüges im Kanton St.Gallen notwendig sind. Nur mit einem systematischen 30-Minuten-Takt kann sichergestellt werden, dass Kreuzungsbahnhöfe und Doppelspurabschnitte langfristig am richtigen Ort erstellt werden. Basis für die S-Bahn ist die Koordination mit dem Fernverkehr. Für die Anpassung des Fahrplangefüges fehlten damals aber wichtige Entscheide zum künftigen Angebot des Fernverkehrs.

Der Kanton legte 2002 den öV-Strategieplan vor. Der politische Auftrag lautete, eine Beschleunigung der Verbindungen von St.Gallen nach Zürich, München, Sargans, Arth-Goldau und Konstanz zu erwirken und sich für die Finanzierung dieser Massnahmen in den damals anstehenden Bundesvorlagen einzusetzen.

Hierzu waren grosse Lobby-Anstrengungen der Ostschweizer Kantone auf nationaler Ebene notwendig. Mit Bundesbeschlüssen gelang es, im Juni 2004 den NEAT-Kredit für die Beschleunigung der Strecke St.Gallen–Arth-Goldau und im März 2005 die HGV-Kredite für die Beschleunigung der Strecken von St.Gallen nach Zürich, München, Sargans und Konstanz zu sichern. Diese hart errungenen Entscheide des Bundesparlaments legten den Grundstein für eine moderne S-Bahn St.Gallen mit einem systematischen 30-Minuten-Takt für alle Regionen.

Ich war mit dem damaligen Chef Personenverkehr der SBB übereingekommen, dass wir die Mitte 2004 vorerst aufs Eis gelegten Planungen für die Weiterentwicklung der S-Bahn St.Gallen mit neuen Randbedingungen wieder aufnehmen, sobald das Parlament über den HGV-Ausbau im Rheintal entschieden hat. Die 70 Millionen Franken für den HGV-Ausbau im Rheintal waren bekanntlich national umstritten, für uns in St.Gallen aber absolut zentral für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs.

Die Lösung hiess, St.Gallen und Sargans zu nationalen Vollknoten auszubauen, die mit Zürich ein Dreieck bilden, wobei die Fahrzeiten je unter einer Stunde liegen sollen. Die durch den HGV-Kredit ermöglichten Schlüsselinvestitionen im Rheintal erlauben eine Verkürzung der Fahrzeit St.Gallen–Sargans von heute 68 auf noch 59 Minuten.

Im Einvernehmen mit den betroffenen Regionen konnten wir anschliessend den ebenfalls wichtigen Grundsatzentscheid fällen, den beschleunigten Rheintalexpress neu in Sargans – und nicht mehr wie heute in St.Gallen – an den Fernverkehr nach Zürich anzuschliessen und damit eine bessere Anbindung des Rheintals nach Zürich (via Sargans) zu bewerkstelligen. Dieser Entscheid schaffte Planungssicherheit. Er erlaubte es, Altstätten als künftigen Kreuzungsbahnhof des Rheintalexpress zu definieren und mit einer Freigabe der Kredite den Bahnhof in den Jahren 2007 bis 2009 auszubauen.

Mit den Eckpunkten St.Gallen, Sargans und Altstätten als Vollknoten war es möglich, die künftige S-Bahn so zu konstruieren, dass im ganzen Kanton rund ein Dutzend weitere Vollknoten entstehen, wo sich die Züge jeweils zur vollen und halben Stunde oder eine Viertelstunde versetzt begegnen. Die Begegnung der Züge in den Bahnhöfen statt auf der Strecke spart Doppelspurausbauten. Vor allem aber können so in den Knotenbahnhöfen optimale Anschlüsse ermöglicht werden.

Man kann ohne Übertreibung sagen, dass die S-Bahn St.Gallen 2013 so etwas wie eine Bahn 2000 "en miniature" wird, zugeschnitten auf den Verkehr im weitläufigen und vielschichtigen Kanton St.Gallen. Das Prinzip von Bahn 2000, also jede halbe Stunde einen Zug mit optimalen Anschlüssen in jedem Knotenbahnhof wird hier konsequent umgesetzt. Der Halbstundentakt ist auch für weitere, jedoch nicht alle Bahnhöfe machbar und finanzierbar.

Die S-Bahn St.Gallen 2013 bringt dem südlichen Kantonsteil mit der erwähnten Systematisierung des Angebots den 30-Minuten-Takt. Im nördlichen Kantonsteil ermöglicht sie im Kernbereich um die Kantonshauptstadt einen 15-Minuten-Takt.

Mit dem Projekt S-Bahn St.Gallen 2013 werden zwei eng zusammenhängende Themen gemeinsam angepackt:

- Erstens werden als Grundvoraussetzung die Städteverbindungen mit den Bundesprojekten NEAT und HGV beschleunigt und
- Zweitens werden als kantonale Vorhaben alle Regionen mit Zusatzprojekten im 30-Minuten-Takt erschlossen und verbunden.

In der Finanzierung ist zwischen Aufgaben des Bundes (Fern- und Güterverkehr) und Aufgaben des Kantons (Regionalverkehr) zu unterscheiden. Die Projekte für die Anbindung der Ostschweiz an NEAT und HGV sind wie BAHN 2000 Bundesprojekte und werden grundsätzlich ohne Kantonsbeteiligung aus dem FinöV-Fonds finanziert.

Nicht eingerechnet sind die bereits begonnen oder abgeschlossenen Arbeiten im Toggenburg und im Abschnitt St.Gallen–Rorschach. Diese belaufen sich im Zeitraum 2008 bis 2011 auf ebenfalls über 200 Millionen Franken, wobei hier der Bund aufgrund früherer Beschlüsse einen Grossteil der Investitionen trägt.

Diese FinöV-Gelder werden im Rahmen des Gesamtprojekts ausschliesslich für diejenigen Massnahmen verwendet, welche für die Beschleunigung von Voralpen- und Rheintalexpress notwendig sind. Alle Massnahmen, welche für den 30-Minuten-Takt der S-Bahn notwendig sind, werden als kantonale Projekte finanziert. Wir haben diesen Grundkonsens im November 2007 in einem Memorandum of Understanding mit SBB, SOB und Thurbo festgehalten und uns auf eine koordinierte Umsetzung und entsprechende Finanzierung der einzelnen Projekte bis Ende 2013 verständigt.

Von den Gesamtinvestitionen von rund 200 Millionen Franken entfallen 50 Millionen auf den Regionalverkehr und sind somit durch den Kanton St.Gallen zu finanzieren, damit ein termingerechter Bau in den Jahren 2011 - 2013 sichergestellt werden kann. Mit der Kreditvorlage werden zusätzlich zu den 50 Millionen weitere rund 30 Millionen Franken für Vorfinanzierungen von verspätet eintreffenden Bundesmitteln (ZEB- und Infrastrukturfondsgelder) beantragt. Hingegen wird der Bund die HGV- und NEAT-Mittel zeitgerecht leisten können.

Abschliessend folgt eine Übersicht, was die S-Bahn dem Kanton bringt:

- 30 Prozent mehr Zugsangebot im Regionalverkehr
- Verbindungen zwischen allen Regionen im 30-Minuten-Takt für alle Umsteigebahnhöfe
- In allen Regionen gibt es Verbesserungen, wenn auch nicht für alle Bahnhöfe
- Optimale Anschlüsse auf Bahn und Bus in den Knotenbahnhöfen
- Ausbauten von Bushöfen
- Modernes Rollmaterial von SBB, SOB und Thurbo
- Den behindertengerechten Zugang in den meisten Bahnhöfen
- Moderne Busumsteigeknoten in allen Regionen

Das moderne Rollmaterial für den Rheintal-Express wird zurzeit bei Stadler im Altenrhein gebaut. Auch Thurbo und SOB werden neues Rollmaterial beschaffen. Das Projekt hat auch volkswirtschaftliche Auswirkungen.

In der Regierung wurde das Projekt als prioritär bezeichnet. Es handelt sich für den Kanton um eine absolut zentrale Investitionsmassnahme. Es wurde das Wünschbare vom Machbaren getrennt. Das Projekt weist bei bescheidenen Investitionen einen maximalen Nutzen auf.

Aus diesen Gründen beantragt die Regierung Eintreten auf die Vorlage.

**Andreas Bieniok** gibt einen Überblick über das künftige Angebot. Die Details finden sich in den beiliegenden Folien 11–18.

Im nördlichen Kantonsteil kann die S-Bahn zwischen Wattwil und Altstätten im systematischen Halbstundentakt anstelle des heutigen Hinketaks geführt werden. Im südlichen Kantonsteil wird zwischen Altstätten und Uznach eine neue S-Bahnlinie eingeführt. Diese bildet mit der erwähnten Verbindung Wattwil-Altstätten den "Ringzug". Zwischen Sargans und Uznach entstehen für die grösseren Bahnhöfe halbstündliche Verbindungen. In der Kernagglomeration St.Gallen werden die Voraussetzungen für den 15-Minuten-Takt zwischen Herisau und Witten-

bach geschaffen. Im Rheintal gibt es zwischen St.Gallen und St.Margrethen eine neue, von Herisau kommende S-Bahn. Mittelfristiges Ziel wäre es, diese S-Bahn grenzüberschreitend bis Bregenz oder sogar Lindau verlängern zu können. Im Fürstenland wird der Fernverkehr 2013 noch keine Verbesserungen erfahren. Die S-Bahn wird dafür zwischen Wil und St.Gallen verdichtet.

Die Zugskreuzungen in den Regionalknoten bieten beste Voraussetzungen für schlanke, halbstündliche Anschlüsse mit dem Busnetz in alle Richtungen.

Zu den einzelnen Regionen:

- Die Region Fürstenland-St.Gallen profitiert von der Verlängerung des Rheintalexpress bis Wil. Diese ermöglicht bedeutend schnellere Verbindungen zwischen den Schnellzugsbahnhöfen im Fürstenland und im Rheintal sowie nach Graubünden. Die S-Bahn wird zwischen Wil und St.Gallen beschleunigt. Die grossen, frequenzstarken Bahnhöfe gibt es eine zusätzliche Verbindung.
- Die Region Rorschach-Bodensee erhält wie bereits erwähnt halbstündliche Verbindungen für alle Stationen bis Altstätten und eine zusätzliche S-Bahn bis St.Margrethen. Auch hier profitieren die grösseren Bahnhöfe von der Beschleunigung des Rheintalexpress.
- Die Regionen Rheintal und Werdenberg erhalten mit dem Anschluss des Rheintalexpress in Sargans schnellere Verbindungen nach Zürich. Deutlich verbessert werden die Anschlüsse an die Rhätische Bahn, die heute lange Umsteigezeiten aufweisen. Dazu kommt die S-Bahn-Verlängerung, die halbstündliche Beziehungen im Rheintal-Werdenberg ermöglicht.
- Auch im Sarganserland und am Walensee bringt die beschleunigte Verbindung den Halbstundentakt für die grösseren Bahnhöfe Flums, Walenstadt und Unterterzen. Die gute Koordination mit den Nachbarsystemen zeigt sich in Ziegelbrücke am Beispiel des "Glarner Sprinter", der ebenfalls ab Ende 2013 stündlich verkehrt und mit dem Fernverkehr halbstündliche Verbindungen nach Zürich ermöglicht.
- Im Linthgebiet entstehen mit der beschleunigten S-Bahn zwischen Ziegelbrücke und Uznach halbstündliche Verbindungen im Raum zwischen Wattwil, Rapperswil, Ziegelbrücke und Sargans.
- Das Toggenburg erhält mit der zusätzlichen S-Bahn zwischen Wattwil und St.Gallen den Halbstundentakt für alle Stationen, der heute nur in Kombination mit dem Voralpenexpress besteht. Auch der Voralpenexpress wird beschleunigt und wendet neu in St.Gallen statt Romanshorn. Dafür entsteht eine neue Direktverbindung von Nesslau-Neu St.Johann nach St.Gallen, die weiter Richtung Romanshorn-Kreuzlingen-Schaffhausen verkehrt.

Wie die auch in der Botschaft enthaltene Abbildung zeigt, ergeben sich in der Gesamtheit deutlich häufigere und schnellere Verbindungen. Aufgrund des noch nicht optimierten Fernverkehrs verschlechtern sich im Zustand 2013 gewisse Relationen. Diese werden mit den zu einem späteren Zeitpunkt folgenden Verbesserungen im Fernverkehr in einigen Jahren wieder aufgewertet. In der Summe gewinnen also alle Regionen.

**Peter Kuratli** erläutert im Anschluss die komplexe Finanzierung. Die detaillierten Zahlen finden sich in den Folien 19–26.

Aufgrund des komplexen Zusammenwirkens der verschiedenen Finanzierungsmechanismen erstrecken sich die Ausführungen in der Botschaft über mehrere Seiten. Wie bereits ausgeführt, belaufen sich die Gesamtkosten auf rund 200 Millionen Franken. Dafür sind 14 Infrastrukturmodule erforderlich. Diese teilen sich auf 5 verschiedene Finanzierungsgefässe auf:

- Den grössten Teil bilden die HGV-Module, die zu 100 Prozent vom Bund finanziert sind. Die Mittel in der Höhe von rund 70 Millionen Franken stehen rechtzeitig zur Verfügung.

- Es folgt das ZEB-Modul Salez-Sennwald in der Höhe von 9,6 Millionen Franken. Dieser Betrag enthält eine von der SBB eingerechnete Reserve von 20 Prozent.
- Über die NEAT werden rund 29,5 Millionen Franken finanziert. Diese teilen sich auf 23 Millionen Franken Bundesfinanzierung und auf 6,5 Millionen Franken für die Abgeltung der Vorteile bei der Doppelspur Degersheim auf.
- Auch beim Infrastrukturfonds bildet der Betrag von 58,7 Millionen Franken die Obergrenze mit 20 Prozent Reserve. Der Bund leistet einen Anteil von 40 Prozent. Aufgrund der Finanzierungsmechanismen sind allfällige Mehrkosten zu 100 Prozent vom Kanton zu bezahlen. Ohne Mehrkosten würde der Anteil des Kantons 30 Millionen Franken betragen.
- Ausserhalb der S-Bahn-Vorlage sind 32,6 Millionen vorzufinanzieren. Davon werden 18 Millionen Franken für die Doppelspur Roggwil über ein separat vom Kantonsrat zu beschliessendes Darlehen nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes finanziert. Für Substanzerhaltungsmassnahmen sind beim Modul Schachen 14,6 Millionen Franken vorgesehen.
- Wie bereits ausgeführt, müssen die Bundesanteile der Module des Finöv-Fonds (ZEB-Modul) bzw. des Infrastrukturfonds vorfinanziert werden.

Gesamthaft ergibt sich ein Baukreditbedarf von 45,2 Millionen Franken, der sich aus Modulen des Infrastrukturfonds und der NEAT zusammensetzt. Beim Infrastrukturfonds kommen knapp 5 Millionen Franken dazu, weil die SBB bei A-fonds-perdu-Beiträgen den Vorsteuerabzug der Mehrwertsteuer nicht geltend machen kann. Der Betrag ist auf der sicheren Seite mit einem Mehrwertsteuersatz von 8 Prozent gerechnet. Der andere Teil, die knapp 30 Millionen Franken, entspricht der Vorfinanzierung der Module aus dem Finöv- und dem Infrastrukturfonds.

Die Betriebskosten sind Kostenschätzungen aufgrund von Richtofferten der Bahnen mit einer Genauigkeit von +/-30 Prozent. Die Zusatzabgeltung von rund 7,5 Millionen Franken gegenüber 2008 ist mit Vorsicht zu geniessen. Nicht berücksichtigt ist der mit einer Erhöhung der Kantonsquote mögliche, aber nicht gesicherte Bundesanteil von 45 Prozent. Der Sprung von 2013 auf 2014 wird bedeutend kleiner, wenn das Angebot wie in den letzten Jahren auch bis 2013 gemäss öV-Programm schrittweise ausgebaut werden kann.

In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit weist die S-Bahn ein ausgesprochen gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Die Analyse hat sowohl betriebs- wie volkswirtschaftlich positive Ergebnisse gegeben. Betriebswirtschaftlich fallen die sehr produktiven und effizienten Umläufe auf, volkswirtschaftlich fallen beispielsweise die grossen Reisezeitgewinne ins Gewicht. Dies war auch für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms St.Gallen von Bedeutung, das dank der guten Wirtschaftlichkeit einen hohen Bundesbeitrag in der Höhe von 40 Prozent zugesprochen erhalten hat.

Der **Präsident** dankt für die Ausführungen und erteilt Rolf Walter das Wort, um die Sicht der SBB darzulegen.

### 3. Kurzreferate

Hinweis: Die Folien zu den Referaten von Rolf Walter und Ronald Menzi befinden sich in der Beilage.

**Rolf Walter** dankt für die Einladung zur Sitzung, mit der er kurz einige Worte zur S-Bahn St.Gallen an die Kommissionsmitglieder richten darf.

Er freut sich mitteilen zu können, dass letzten Donnerstag der Verwaltungsrat der SBB dem Konzept der S-Bahn St.Gallen 2013 freie Fahrt erteilt hat. Die SBB setze damit ein klares Signal zur zukunftsgerichteten Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes des Kantons St.Gallen. Die SBB sei davon überzeugt, dass der Ausbau des S-Bahn-Angebots im Kanton St.Gallen das Image des öffentlichen Verkehrs nachhaltig steigern werde.

Der Ausbau der S-Bahn sei ein Kernelement im Agglomerationsprogramm St.Gallen/ Arbon-Rorschach. Im Prüfbericht des Bundes wurde dem Programm eine gute Wirkung attestiert. Aufgrund der Qualitätsverbesserung im öV würden positive Umsteigeeffekte erwartet. Aufgrund der durch eine Kosten-Nutzenanalyse festgestellten Programmwirkung werde dem eidgenössischen Parlament ein Beitragssatz von 40 Prozent beantragt. Das Agglomerationsprogramm gehöre damit zu denjenigen mit den höchsten Beitragssätzen.

Die S-Bahn umfasse die Einführung von neuen S-Bahn-Linien sowie die Verlängerung oder Verdichtung von bestehenden Linien. Voraussetzung für diese umfassende Angebotserweiterung seien mehrere Ausbauten von Bahnhöfen, Gleis- und Signalanlagen. Die S-Bahn profitiere zudem von Investitionen in nationale und regionale Grossprojekte (HGV-, ZEB und NEAT-Ausbauten), die teilweise bereits im Bau sind. Damit werden Synergien genutzt und Kosten eingespart.

Rolf Walter erläutert den Stand der Infrastrukturausbauten für die S-Bahn. Bei sämtlichen Projekten werden die Auflageprojekte demnächst abgeschlossen. Danach beginnt das Plangenehmigungsverfahren, welches ein Jahr in Anspruch nehmen wird. Parallel dazu werden die Bauprojekte fertig erstellt. Dadurch ist die Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 sichergestellt. Verschiedene Faktoren beeinflussen die Realisierung der S-Bahn: politische Entscheide, die Freigabe finanzieller Mittel und die Verfügbarkeit von neuem Rollmaterial.

Der Bedarf an Rollmaterial steigt infolge des Mehrangebots. SBB Personenverkehr wird für den Betrieb des Regional-Express insgesamt fünf neue Doppelstockzüge einsetzen. Im Hinblick auf die Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 wird Thurbo im Frühjahr 2010 beim Verwaltungsrat SBB die Beschaffung von voraussichtlich elf Triebzügen im Umfang von rund 70 Millionen Franken beantragen. Die SOB wird im Rahmen einer bestehenden Option zusätzlich elf Triebzüge bestellen. Somit werden für den Betrieb der S-Bahn flächendeckend moderne und klimatisierte Fahrzeuge der neusten Generation eingesetzt.

Rolf Walter erwähnt, dass SBB, SOB und Thurbo alles daran setzen, die termingerechte Inbetriebnahme der S-Bahn – wie im "Memorandum of Understanding" vom 30. Oktober 2007 festgehalten – zu garantieren und schliesst sein Referat ab mit dem Hinweis, dass sich die Bahnen freuen, wenn auch die Kommission der S-Bahn freie Fahrt signalisiert.

Der **Präsident** dankt dem Referenten und übergibt das Wort dem Vertreter des BAV, Ronald Menzi.

**Ronald Menzi** freut sich, die Haltung des BAV mitteilen zu dürfen. Der bereits im Bau stehende HGV-Anschluss – als Beispiel seien die Ausbauten beim Südportal des Bruggwaldtunnels zwischen St.Gallen und Wittenbach erwähnt – und die S-Bahn gehören zusammen wie Bruder und Schwester.

Er weist darauf hin, dass die S-Bahn auf die Fernverkehrsknoten St.Gallen und Sargans aufbaut und sich nicht auf den Kanton beschränke, sondern einen regionalen, ja internationalen Bezug habe. Die zeitliche Abstimmung mit HGV, ZEB und NEAT erfordert eine enge Zusammenarbeit und ermöglicht Synergien im Angebot und beim Bau.

Ronald Menzi zeigt den aktuellen Projektstand aus dem im April 2010 erscheinenden Standbericht mit dem Hinweis, dass die Kommissionsmitglieder die ersten sind, die diese Folie sehen. Der Abschluss der Kernprojekte bis Ende 2013 – mit Ausnahme der bis 2015 folgenden Ausbauten St.Gallen–Konstanz – zeige die enge Verknüpfung mit der S-Bahn.

Er bemerkt, dass die Projekte auf Kurs sind und hält als Fazit fest, dass die S-Bahn von grossem Nutzen für die ganze Ostschweiz ist, sich Fern- und Regionalverkehr ergänzen und lobt die gute Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton und Bahnunternehmen.

Abschliessend erwähnt er das erste abgeschlossene HGV-Projekt, den seit dem 5. Dezember 2008 in Betrieb stehenden Bahnhof Altstätten, und freut sich auf ein Wiedertreffen in 3½ Jahren, wenn die weiteren Projekte abgeschlossen sind.

Der **Präsident** dankt Ronald Menzi für die Ausführungen. Er eröffnet nach einer Pause um 9.35 Uhr die Diskussion mit den Fachreferenten.

**Peter Hartmann** dankt der SBB und dem BAV für die Informationen. Diese haben sich für ihn zu sehr aufs Binnennetz der S-Bahn beschränkt. Er vermisst in den Ausführungen Aussagen zu den Fernverkehrsverbindungen nach Zürich. Er stellt fest, dass der Fernverkehr bestimmt, was auf der S-Bahn machbar ist oder nicht. Auch der Güterverkehr führt zu Schwierigkeiten im Regionalverkehr, wie beispielsweise zwischen Buchs und Sargans. Er stellt die Frage, wie die Belegung durch den Güter- und Fernverkehr entlastet werden kann, um Freiraum für die S-Bahn zu ermöglichen. Des Weiteren stellt er das Interesse der SBB an Randregionen wie der Ostschweiz in Frage.

**Ronald Menzi** weist darauf hin, dass die geplanten Ausbauten zwischen Zürich und Winterthur einerseits dem Fernverkehr in der Ostschweiz zugute kommen, andererseits eine Entflechtung der Verkehrsströme ermöglichen. Die Überwerfung Hürlistein (Anmerkung: Entflechtung Flughafenlinie zwischen Effretikon und Dietlikon/Bassersdorf) sowie Gleisbauten im Raum Winterthur für Überholmöglichkeiten des Güterverkehrs werden mit HGV-Mitteln realisiert. Im ZEB sind zwischen Zürich und St.Gallen weitere Ausbauten geplant mit dem Ziel, Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr aneinander vorbeizubringen. Das BAV ist sich der Problematik sehr wohl bewusst, weiss aber auch, dass der Rahmen für die FinöV-Mittel gegeben ist. Forderungen, die nicht in ZEB enthalten sind, wie beispielsweise Ausbauten Buchs-Sargans, muss das BAV verschieben auf das Folgeprojekt Bahn 2030.

**Ruedi Blumer** fragt nach, welche konkreten Verbesserungen sich mit den bis 2013 realisierten HGV-Ausbauten im Raum Zürich-Winterthur in der Grössenordnung von 100 Millionen Franken zwischen Zürich und St.Gallen realisieren lassen.

**Ronald Menzi** erwähnt, dass sich das BAV der Kapazitätsproblematik auf dem Abschnitt Zürich-Winterthur, dem meistbelasteten Teilstück der Schweiz, sehr wohl bewusst ist. Mit den Ausbauten können einerseits die Fahrplanstabilität und damit die Pünktlichkeit verbessert werden. Andererseits werden bestehende oder sich abzeichnende Konflikte entschärft oder behoben.

**Thomas Scheitlin** erkundigt sich nach den auf Seite 17 der Botschaft aufgeführten Ausbauten auf der Linie S5 St.Gallen-Weinfelden, die für einen Halbstundentakt mit Halt an allen Stationen erforderlich sind. Er möchte wissen, wie der Stand bei SBB und Kanton Thurgau in bezug auf neue Kreuzungsstellen ist und wann diese realisiert werden sollen.

**Rolf Walter** weist auf die Planungen AP-Ost 1. TE (Anmerkung: Angebotsperspektiven Ost, 1. Teilergänzung, Realisierungshorizont 2018) hin. Die erforderlichen Infrastrukturausbauten werden in Studien definiert. Für diese Studien sind Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen worden. Das Vorgehen erfolgt analog demjenigen für die S-Bahn 2013. Aus den bereits erfolgten weiteren Bearbeitungen hat sich in der Zwischenzeit erwiesen, dass der Halt der halbstündlichen S5 zu Hauptverkehrszeiten in St.Gallen Winkeln (sowie in Sitterdorf in einer Richtung) wieder aufgenommen werden kann.

**Ruedi Blumer** hakt nochmals nach, ob die Halte auch für die Zwischenzeit 2013-2018 gesichert sind.

**Rolf Walter** bestätigt, dass der Halt Winkeln auch ab 2013 gesichert ist.

**Andreas Bieniok** bemerkt, dass ab 2013 nebst St.Gallen Bruggen auch Arnegg nicht halbstündlich bedient werden kann. Die S5 braucht ab 2018 wegen des Fernverkehrs eine neue Fahrlage mit entsprechend neuen Kreuzungsstellen. Der Kanton Thurgau finanziert die ausgelösten Studien. Vorbehältlich der Finanzierung dieser Kreuzungsstellen kann die S5 ab 2018 halbstündlich alle Halte bedienen.

**Marianne Steiner** stellt Fragen finanzpolitischer Natur. Sie stellt am Beispiel der NEAT-Grossprojekte ein Auseinanderklaffen zwischen den Projektierungs- und effektiven Baukosten fest. Für sie sind viele Fragen offen:

- Handelt es sich bei der S-Bahn möglicherweise auch um ein solches Grossprojekt mit etlichen Mehrkosten?
- Wird der Bund je in der Lage sein, die Darlehen für Vorfinanzierungen zurückzuzahlen?
- Ab wann wird der Bund die Beiträge zurückzahlen können? Handelt es sich bei den – zinslosen – Vorfinanzierungen nicht eher um A-fonds-perdu-Beiträge?
- Der FinöV-Fonds wird von der LSVA und der Mineralölsteuer gespiesen. Ab 2015 muss die Hälfte für die Rückzahlung Bevorschussung der Darlehen aufgewendet werden. Wird nicht der motorisierte Individualverkehr darunter leiden, weil er keine Mittel mehr erhält, weil diese für öV-Programme verwendet werden müssen?
- Die S-Bahn sieht einen Anstieg der ungedeckten Kosten von jährlich 7,5 Millionen Franken vor. Unklar ist zudem, ob der Bund seinen Anteil von 45 Prozent leistet. Der Kantonsrat hat vor kurzem mit dem Finanzplan eine Verzichtsplanung eingeleitet. Wie steht die Regierung dazu, dass einerseits gespart werden muss, um die Finanzprobleme zu lösen, und andererseits Mehrkosten für neue Grossprojekte anfallen?

Der **Präsident** bittet Ronald Menzi als Vertreter des BAV um eine Beantwortung der Fragen zum Rückfluss der Mittel durch den Bund.

**Ronald Menzi** betont, dass der FinöV-Fonds für die Finanzierung der Grossprojekte (NEAT, HGV; ZEB) eingerichtet wurde. Zudem gibt es einen klar zu trennenden Topf für den Infrastrukturfonds. Die beiden Töpfe sind auch bezüglich Vorfinanzierung klar zu trennen. Für die Bewirtschaftung des FinöV-Fonds erfolgen Simulationen, welche die schwankenden Einnahmen berücksichtigen. Zurzeit bestehen auch mit der Bevorschussungslimite keine Probleme. Möglicherweise können Engpässe bei sinkenden Einnahmen etwa 2012/13 entstehen. Für die Umsetzung der S-Bahn haben diese Engpässe keinen Einfluss, da die Projekte dann abgeschlossen sind. Ronald Menzi sieht bezüglich der Rückzahlung der Bevorschussung des ZEB-Projekts für die S-Bahn angesichts der Höhe von 10 Millionen Franken keine Probleme. Auf der anderen Seite ist für die Mittel des Infrastrukturfonds, der in der zweiten Jahreshälfte beschlossen werden soll, eine Prognose schwierig. Für das vorliegende Projekt geht er angesichts der hohen Wirtschaftlichkeit und der Beitragshöhe von rund 20 Millionen Franken nicht davon aus, dass die vorfinanzierten Bundesbeiträge nicht zurückfliessen könnten. Zudem werden die Verpflichtungen vertraglich geregelt. Zusammenfassend hält er fest, dass die Mittel knapp werden und als Folge gewisse Projekte möglicherweise zeitlich zurückgestellt werden müssen, die S-Bahn aber davon nicht betroffen ist.

Der **Präsident** bittet Josef Keller um Auskünfte zu den ungedeckten Mehrkosten für den Betrieb der S-Bahn. Als Gemeindevertreter weist er darauf hin, dass auch die Gemeinden zu 35 Prozent von den höheren Abgeltungen des Kantons betroffen sind, und geht davon aus, dass sich dieser Schlüssel in Zukunft mit Blick auf die Finanzlage des Kantons auch wieder ändern könnte. Er will jedoch eine rein finanzpolitische Diskussion vermeiden und bittet, die Gesamtoptik einzunehmen.

**Josef Keller** bemerkt, dass die Projekte für die Realisierung der S-Bahn nicht mit einem grossen Tunnelprojekt wie die NEAT mit kaum voraussagbaren Verhältnissen verglichen werden kann. Die Kosten der S-Bahn basieren nicht auf groben Schätzungen, sondern auf Vorprojekten mit einer Genauigkeit von +/-20 Prozent. Die Vorlage weist die Kosten auf der sicheren

Seite aus, indem die obere Bandbreite von 20 Prozent für die einzelnen Projekte berücksichtigt wurde. Zudem handelt es sich um mehrere, überschaubare Kleinprojekte. Mit der Vorfinanzierung von Mitteln aus dem Infrastrukturfonds in der Höhe von 20 Millionen Franken sei man ebenfalls auf der sicheren Seite, da die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen KVF des Ständerates vor einem Monat vorgeschlagen habe, das Infrastrukturfondsgesetz mit einer Finanzierungslösung zu ergänzen, damit eine Verzögerung von Projekten bzw. eine Finanzierung durch Dritte vermieden werden könne. Josef Keller weist darauf hin, dass er bereits vor Jahren erlebt habe, dass Bundesbeiträge für eine Abwasserreinigungsanlage der Gemeinde erst fünf Jahre später bezahlt worden seien. Es sei aber unwürdig, dass der Bund die Tranche 2011-14 für den Infrastrukturfonds zusichere, die entsprechenden Mittel aber erst 2018 oder 2019 fliessen sollen. Der Vorfinanzierungsbeitrag des Kantons könne daher kleiner ausfallen als die 20 Millionen Franken gemäss Vorlage, der Entscheid falle jedoch nach der Abstimmung über die S-Bahn. Es sei kaum jemand unglücklich, wenn der Kredit nicht gebraucht werde.

Josef Keller weist zum Mehrbedarf für die laufenden Kosten ab 2014 in der Höhe von 7,5 Millionen Franken darauf hin, dass die Regierung diesen Betrag mit Vorbehalt zur Kenntnis genommen habe, da der Betrag noch unsicher sei. Der Vergleich bezieht sich nicht auf das Vorjahr von 2013, sondern auf 2008, also über 6 Jahre. Die Differenz von 2013 auf 2014 werde kleiner, da in der Zwischenzeit gestützt auf das 4. öV-Programm 2009-2013 Angebotsausbauten erfolgt oder geplant seien. Der Unterschied zu 2013 werde daher vielleicht noch 3 Millionen Franken betragen. Er ist sich jedoch bewusst, dass je nach finanzieller Lage das geplante Angebot eventuell nicht bereits 2014 vollumfänglich realisiert werden könne. Allenfalls müssen Kompromisse eingegangen werden. Unabhängig davon stellt das Angebot die Planungsgrundlage für die Infrastrukturmodule dar. Die erwähnten 7,5 Millionen Franken entsprechen den gesamten Mehrkosten ohne Abzug voraussehbarer Bundesbeiträge. Die Gemeinden hätten gemäss heutiger Gesetzgebung 35 Prozent vom gesamten Restbetrag zu übernehmen. Der Kantonsrat habe bereits zweimal der Regierung den Auftrag erteilt, eine S-Bahnvorlage vorzubereiten. Wer A sage zur Infrastruktur, müsse auch B zum Angebot sagen. Ansonsten brauche es keine neue Infrastruktur und kein neues Rollmaterial. Die Regierung ist jedoch der Ansicht, dass die Angebotsverbesserungen überfällig sind. Möglicherweise würden einzelne Angebote, beispielsweise eine Verlängerung der S-Bahn nach Bregenz, nicht vollumfänglich bestellt werden. Im übrigen gehe er davon aus, dass sich die Wirtschaftslage und die Steuereinnahmen bis 2014 erholt hätten. Für ein langfristiges Projekt wie die S-Bahn dürfe nicht eine kurzfristige Sicht aus finanzpolitischen Gründen eingenommen werden.

Der **Präsident** bestätigt, dass die öV-Planungen einen langfristigen Charakter hätten. Dies zeige sich an ihm selber, da er bereits 2003 Präsident der vorberatenden Kommission 3. öV-Programm 2004-2008 und 2002 als Mitglied im Strategieplan öV beteiligt war. Mit den erfolgten Ausführungen habe ein wichtiger Teil der Finanzierungsfragen geklärt werden können.

**Marc Mächler** stellt Fragen zum Abgeltungsbedarf von 7,5 bzw. 11,6 Millionen Franken (ohne bzw. inkl. Gemeindeanteile). Er wäre froh um Präzisierungen, da der Betrieb gegenüber den Investitionen von 50 Millionen Franken eine grosse Bedeutung hat. Es ist wichtig, ob und in welchem Umfang der Bund das Angebot mitfinanziere. Er möchte daher wissen, ob sich der Bund weiterhin mit 45 Prozent an der Abgeltung beteiligen werde und wie es sich mit der Restfinanzierung verhält, wenn die Kantonsquote ausgeschöpft ist.

**Ronald Menzi** führt aus, dass Veränderungen bei den Quoten beispielsweise aufgrund der Fahrleistungen möglich sind. Zum heutigen Zeitpunkt seien seines Wissens keine Änderungen vorgesehen, genauere Angaben seien aber nicht möglich.

**Peter Kuratli** ergänzt, dass Aussagen zu den Quoten noch nicht möglich seien. Der Bund teilt die zur Verfügung stehenden Mittel aufgrund verschiedener Kriterien auf die Kantone auf. Aufgezeigt ist in der Vorlage der Worst Case.

**Andreas Bieniok** präzisiert, dass die Kantonsquoten im Rahmen vom Budget festgelegt werden. Der Ausbau der S-Bahn sei ein Tatbestand, mit dem eine Quotenerhöhung beim Bund beantragt werden könne. Beim Ausbau der S-Bahn Zürich zeichnet sich im gleichen Zeitraum ein Mehrbedarf für die Abgeltung in dreistelligem Millionenbereich ab. Der Bund hat Kenntnis davon, dass 2014 die ungedeckten Mehrkosten für die S-Bahn steigen werden. Die Unsicherheit bezüglich Bundesbeiträgen trifft alle Kantone, die einen S-Bahnausbau planen.

**Martha Storchenegger** möchte wissen, ob der vor kurzem angekündigte Mehrbedarf der SBB für den Unterhalt der Bahnanlagen Konsequenzen für Projekte wie die S-Bahn habe. Des weiteren fragt sie, wie die Situation bezüglich Linienschliessungen im Zusammenhang mit Sparmassnahmen im Kanton aussieht.

**Rolf Walter** führt aus, dass der Bedarf für den Unterhalt der SBB mit den Mitteln aus der Leistungsvereinbarung mit dem Bund gedeckt wird. Während bis anhin auch Erweiterungsmassnahmen im Rahmen der Leistungsvereinbarung realisiert werden konnten, werden künftig die Mittel zu 100 Prozent für den Substanzerhalt gebraucht werden. Die SBB habe 300 Projekte priorisiert. Diese Problematik hat für die S-Bahn keine Konsequenzen.

**Ronald Menzi** erläutert, dass der Bund zur Diskussion gestellt hat, die Beiträge des Bundes an Linien mit täglich weniger als 100 Fahrgästen zu streichen. Heute liegt die Mindestzahl bei 32 Fahrgästen. Für die Finanzierung wären die Kantone gefordert, wenn sie diese Linien nicht einstellen wollten. Es wäre nicht das erste Mal, dass solche Vorschläge die Diskussion im Parlament nicht überstanden würden. Zum Unterhaltsbedarf der SBB erstellt das BAV zurzeit eine Second Opinion, um zu verifizieren, ob die Kosten gerechtfertigt sind. Einsparungen beim Unterhalt, die mit Qualitätseinbussen verbunden oder gar sicherheitsrelevant seien, stehen nicht zur Diskussion. Zu möglichen Finanzierungsquellen seien Aussagen zum heutigen Zeitpunkt Spekulation.

Der **Präsident** möchte sich auf die Fragen der Botschaft konzentrieren, auch wenn die aufgeworfenen Fragen Stoff für ausführliche Diskussionen bieten würden.

**Christopher Chandiramani** hat den Eindruck, dass die Koordination mit dem ZVV im Linthgebiet nicht optimal sei.

**Josef Keller** ist – auch als Einwohner des Linthgebiets – der Ansicht, dass die Koordination und die Beziehungen mit dem ZVV hervorragend sind. Der Viertelstundentakt der S-Bahn Zürich bis Rapperswil sollte die Möglichkeit bieten, möglichst viele weitere Gemeinden des Linthgebiets zumindest im Halbstundentakt an den ZVV anzuschliessen. Die Region hat im Einvernehmen mit dem Amt für öffentlichen Verkehr Planungen für eine bessere Anbindung vorangetrieben. Die detaillierten Abklärungen der SBB haben jedoch aufgezeigt, dass eine Stadtbahn Obersee als Ergänzung zum heutigen Angebot nicht wie zunächst vom Ingenieurbüro für rund 40 Millionen Franken realisierbar wäre, sondern Infrastrukturausbauten in der Grössenordnung von rund 120 Millionen Franken zur Folge hätte. Nach dieser Enttäuschung auch für die Region laufen erste Diskussionen, mit welchen günstigeren Massnahmen das Angebot im Linthgebiet verbessert werden könnte. Auf 2013 werden Verbesserungen auf dem Busnetz erfolgen.

**Andreas Bieniok** führt aus, dass 2005 in enger Zusammenarbeit mit dem ZVV der Viertelstundentakt Zürich–Rapperswil eingeführt und ein Doppelspurausbau in Jona mit st.gallischen Beiträgen realisiert wurde. Die Anschlüsse an die S-Bahn Zürich, beispielsweise in Rüti ZH, werden mit gemeinsam bestellten Busangeboten abgenommen. Auch die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich ist zwischen den Kantonen abgestimmt. Die Ausbauten zwischen Zürich und Ziegelbrücke in der Grössenordnung von 80 Millionen Franken, an die sich der Kanton mit dem Ausbau des Bahnhofs Ziegelbrücke beteiligt, ist mit der S-Bahn St.Gallen abgestimmt und ermöglicht mit dem zeitgleichen, bereits erwähnten Angebotsausbau des "Glerner Sprinter" halbstündliche Anschlüsse in Ziegelbrücke Richtung Zürich.

**Rolf Walter** verdeutlicht die Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinaus mit dem Hinweis, dass die Netzgrafiken (Angebotskonzept mit Fahrzeiten) mit den Nachbarkonzepten abgestimmt sind und Verbindungen bis nach Zürich oder Chur beinhalten.

**Meinrad Gschwend** wünscht Auskunft, wie gross die Abhängigkeiten von Deutschland für die internationale Einbindung des Kantons ist. Gemäss kürzlich erschienenen Berichten in den Medien sei mit wesentlichen Verzögerungen zu rechnen.

**Ronald Menzi** führt aus, dass für die geplanten schnelleren Verbindungen nach München die Elektrifizierung Lindau–Geltendorf Voraussetzung sei. Für die Darlehen des Bundes bestehen Verträge mit der Deutschen Bahn sowie mit Bayern und dem Deutschen Bund. Gemäss diesen Verträgen ist der Baubeginn auf 2010, der Abschluss auf spätestens 2015 festgelegt. Auf diesen Zeitpunkt sind der Ausbau und die Beschleunigung des Angebots Zürich–St.Gallen–München vorgesehen. Zur Steuerung des Projekts wird noch dieses Jahr ein Beirat mit Einsitznahme des BAV eingesetzt. Des weiteren sind auch Ausbauten auf dem österreichischen Teilstück bis Bregenz inklusive einer neuen Rheinbrücke erforderlich. Die Problematik der Zuverlässigkeit der anvisierten Fahrzeiten ist bei internationalen Verbindungen erfahrungsgemäss gross. Einfluss auf die S-Bahn haben diese Unsicherheiten nur darin, dass der internationale Fernverkehr gemäss einem Übergangskonzept verkehren wird.

**Ruedi Blumer** kommt auf die vom BAV vorgeschlagene Massnahme zurück, Linien mit weniger als 100 Fahrgästen nicht mehr mitzufinanzieren. Er möchte wissen, ob der Kanton einspringen würde, falls die Massnahme tatsächlich in die Tat umgesetzt würde. Er stellt auch die Frage, ob mit dem Vorschlag die erst kürzlich erfolgten Verbesserungen bei Nachtverbindungen am Wochenende gefährdet seien.

**Josef Keller** weist darauf hin, dass im April eine formelle Vernehmlassung vorgesehen ist. Die zur Diskussion stehenden Linien befinden sich im Kanton – wie in der ganzen Ostschweiz – im ländlichen Raum. Die Abgeltung dieser Linien würde sich für den Kanton auf rund 700'000.- Franken belaufen. Die Ostschweizer Regierungskonferenz hat das Thema aufgegriffen und hält den Zeitpunkt für eine offizielle Stellungnahme als verfrüht. Es zeichnen sich grosse Widerstände ab, wenn sich der Bund aus der Grundversorgung zurückziehen will. Es handelt sich um ein gesamtschweizerisches, föderalistisches Thema, zu dem die Kantone rechtzeitig reagieren werden.

**Marcel Hegelbach** ist der Ansicht, dass der geplante Angebotsausbau eine grössere Abnützung der Infrastruktur und des Rollmaterials mit entsprechenden Folgekosten nach sich zieht. Er stellt die Frage, ob man diese Mehrabnützung in Prozent quantifizieren kann.

**Andreas Bieniok** führt aus, dass bei den mehrheitlich zur Diskussion stehenden SBB-Strecken die Finanzierung der Infrastruktur Sache des Bundes ist und den Kanton nicht betrifft. Bei den Privatbahnen besteht ein Kantonsschlüssel mit den beteiligten Kantonen. Massgebend sind die Betriebskosten für die S-Bahn. Die Mehrabgeltungen für die S-Bahn belaufen sich auf rund 10 Prozent der heutigen Abgeltungen im Kanton. Allfällige Folgekosten infolge Mehrbelastung des Schienennetzes sind vernachlässigbar.

Der **Präsident** schliesst damit die Fragerunde und dankt den Referenten Ronald Menzi und Rolf Walter für das Kommen nach St.Gallen und für die Beantwortung der Fragen, welche die folgenden Diskussionen erheblich vereinfachen.

## *Kantonsratsbeschluss über die S-Bahn St.Gallen 2013 (37.10.01)*

### **4. Eintretensdiskussion**

Der **Präsident** eröffnet nach einer kurzen Pause um 10.40 Uhr die Eintretensdiskussion.

**Marianne Steiner** äussert sich im Namen der SVP zum Eintreten. Für die SVP müsse zuerst die Finanzierung überprüft und sichergestellt werden. Aufgrund der letzten Session solle der Kanton mit einer Verzichtsplanung und drastischen Massnahmen für die nächsten Jahre wieder fit gemacht werden. Der Kanton solle sich auf seine Kernaufgaben besinnen. Von einer Steuererhöhung sei langfristig abzusehen, da der Kanton im Vergleich mit den Nachbarn TG, AR, ZH oder SZ auch mit den aktuellen Steuergesetzrevisionen noch nicht konkurrenzfähig sei. Auch wenn man positiv zur Förderung des öffentlichen Verkehrs stehe, seien viele Fragen zur Finanzierung vor der Behandlung des Geschäfts zu klären.

Sie erinnert daran, dass der frühere Finanzchef Peter Schönenberger in der Finanzkommission immer wieder darauf hingewiesen habe, dass das Geschäft vom Kantonsrat bewilligt worden sei und daher keine Korrekturen beim Budget mehr möglich seien. Die Weichen müssten bereits bei der Behandlung des Geschäfts und nicht erst im Budget mit Streichungsanträgen erfolgen.

Es sei störend, dass der Bund seine Aufgaben nicht wahrnehme. Regionen wie Zürich, Bern, Basel oder das Wallis würden beim öV immer wieder berücksichtigt, die Ostschweiz müsse immer hinten anstehen. Zudem solle der Kanton gleich die Vorfinanzierung der Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds und dem FinöV-Fonds mittels zinslosen rückzahlbaren Darlehen in der Höhe von 29,5 Millionen Franken gewähren. Die Ostschweiz müsse immer zuerst etwas geben, bevor sie etwas erhalte. Da gemäss Bund die Rückzahlung frühestens 2017 erfolge, hätten die St. Galler Steuerzahlenden mindestens während fünf Jahren die Zinslast für den Bund zu übernehmen, im schlimmsten Fall auch länger, das Darlehen sei nicht befristet. Auch mit tiefen Zinssätzen von 2 Prozent würden jährlich rund 600'000.- Franken an Schuldzinsen anlaufen. Die Belastung von mindestens 3 Millionen Franken über fünf Jahre sei angesichts der prekären Finanzlage des Kantons nicht zu verantworten. Es würden sich Fragen der Rechtsgleichheit oder neuer Steuererhöhungen stellen.

Im Bund würden zusätzlich 800 Millionen Franken für den Unterhalt des Schienennetzes benötigt. Auf Grund der heutigen finanziellen Ausgangslage seien die Mittel für neue Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Zukunft knapp. Die Kosten der Eisenbahn-Grossprojekte würden sich ganz anders entwickeln als bei der Abstimmung suggeriert. Am Beispiel der NEAT (40 statt 10,8 Milliarden Franken) sehe man, dass die Schere zwischen Versprechen und effektiven Kosten immer weiter auseinanderklaffe. Zudem würden Milliardendefizite bei den Betriebskosten drohen.

Es stelle sich die Frage, ob der Bund überhaupt je seinen Verpflichtungen nachkommen und das vorgesehene Darlehen des Kantons zurückzahlen könne, oder ob allenfalls gar mit einem A-fonds-perdu-Beitrag zu rechnen sei. Dann müsste das Darlehen innert zehn Jahren abgeschrieben werden, was die Staatskasse zusätzlich mit 3 Millionen Franken jährlich belasten würde.

Auf der Homepage des BAV würden auf Grund der Finanzlage strenge Prioritäten gesetzt. Vorrang hätten die Projekte, welche die Funktionalität der Netze gewährleisten würden. Es stelle sich die Frage, ob das Projekt S-Bahn 2013 der strengen Prioritätensetzung des Bundes genüge oder ob es seit dem Beschluss des Kantonsrates in der September-Session 2008 Änderungen gegeben habe.

Die SVP sei mit Ziffer 4 – "Der Kantonsrat beschliesst endgültig über Nachtragskredite für unvorhersehbare Mehrkosten" – und Ziffer 5 – "die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen der genehmigten Kredite Konzeptänderungen zu beschliessen, soweit diese aus betrieblichen Gründen notwendig sind und das Gesamtkonzept dadurch nicht wesentlich geändert wird" nicht einverstanden. Damit gebe man der Regierung einen Blanko-Check und es stelle sich die Frage, ob die geplanten 200 Millionen Franken wirklich ausreichen. Es drohe wie bei der NEAT ein weiteres Loch. Die SVP fordere daher eine seriöse Vorlage, die unvorhergesehene Mehrkosten und insbesondere Konzeptänderungen ausschliesse. Die Bürgerinnen und Bürger würden in der Abstimmungsvorlage Kostentransparenz und -wahrheit erwarten. Zudem seien – wenn schon eine Bevorschussung erforderlich sei – die Mittel wie am Kapitalmarkt zu verzinsen. Es könne nicht sein, dass die Ostschweiz zum Lastenträger des Bundes werde.

Die **SVP sei für Eintreten** und werde sich in der Spezialdiskussion nochmals melden.

**Marc Mächler** äussert sich im Namen der FDP zum Eintreten. Die Vorlage sei ausgewogen und intelligent, denn sie hole mit einem effizienten Mitteleinsatz das Maximum heraus. Es gelinge, das Angebot um 30 Prozent mit zusätzlichen Betriebsausgaben von 10 Prozent zu erhöhen. Die Frage müsse tatsächlich gestellt werden, ob man sich die Mittel leisten wolle. Wichtig sei eine Einbettung in die Gesamtverkehrsplanung, es brauche einerseits die Anbindung ans Fernverkehrsnetz, andererseits aber auch an die Strasse. Die S-Bahn werde mit einem Buskonzept ergänzt. Dieses sei auf ein gut ausgebautes Strassennetz angewiesen. Intelligente Verkehrssysteme würden auf beiden Verkehrsträgern basieren, ein gegenseitiges Ausspielen bringe nichts. Die Vorlage sei aufwärtskompatibel. Man könnte sicher noch mehr wünschen und machen. Zwischen Wunsch und Finanzierbarkeit würden sich dann jedoch Fragen stellen. Es handle sich um einen grossen Quantensprung, der jetzt realisiert werden müsse. Es dauere aber noch mehrere Jahre, bis man soweit sei, dass alles ideal funktioniere. Das Schreiben des VCS, das an die Kommissionsmitglieder verteilt worden sei, entspreche einem nicht finanzierbaren Wunschkonzert. Man solle mit dem, was jetzt möglich sei, zufrieden sein. Für die FDP seien die Betriebskosten auch entscheidend, die Mittel in der Höhe von 7,5 bzw. 11,6 Millionen Franken müssten sichergestellt werden. Der Bund solle seinen Anteil leisten, es dürfe nicht das Ziel sein, dass Kanton und Gemeinden die Mehrbelastung vollumfänglich zu tragen hätten. Lobbying in Bern sei angesagt.

Die **FDP sei für Eintreten** und unterstütze die Vorlage, werde aber weiteren Forderungen kritisch gegenüberstehen und betrachte ein Aufladen der Vorlage nicht als sinnvoll.

**Ruedi Blumer** äussert sich im Namen der SP zum Eintreten. Zu Beginn legt er seine Interessenbindungen als Co-Präsident des VCS St.Gallen und als Mitglied des Initiativkomitees für die "Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten" offen. Es handle sich um eine gute und wichtige Vorlage, die Verbesserungen für die S-Bahn seien dringend nötig. Er weist darauf hin, dass ein gutes öV-Netz ein wesentlicher Faktor für die Standortattraktivität sei und wichtiger sei als populistische Forderungen nach Steuersenkungen. Selbstverständlich brauche es auch Strassen für die Vernetzung. Ein Vergleich mit Zürich zeige, dass sich die Stadt viel bewusster und engagierter für den öV eingesetzt habe. Nur dank der Investitionen in den öV funktioniere die Wirtschaftsmetropole Zürich dermassen gut. Die Strassen könnten die riesigen Verkehrsmengen insbesondere in den Städten gar nicht aufnehmen. Basis für die S-Bahn seien die Vernetzung mit dem internationalen und nationalen Fernverkehr und die Stundenknoten St.Gallen, Sargans und Zürich. Fahrzeiten von unter einer Stunde zwischen diesen drei Knoten seien tatsächlich zu realisieren. Es gelte sowohl den Fernverkehr wie die S-Bahn zu verbessern.

Neben den unbestrittenen Verbesserungen, welche die S-Bahn bringe, gäbe es eine Reihe von Punkten, die noch zu verbessern wären:

- In der Agglomeration St.Gallen sei ein Viertelstundentakt versprochen worden. Demgegenüber sieht die Vorlage beispielweise für den Stadtbahnhof St.Gallen Bruggen, der

- heute von zwei bis drei Zügen pro Stunde bedient werde, einen Abbau auf noch eine stündliche Verbindung vor.
- Zwischen St.Gallen und Wil halte die S-Bahn (abgesehen von St.Gallen Winkeln) nur in den Bahnhöfen, die bereits vom Fernverkehr bedient würden. Nach dem Verständnis der öV-Nutzer sei eine S-Bahn nicht ein weiterer Schnellzug, sondern ein Zug, der an jedem Bahnhof halte. Auch ein Bus halte an jeder Haltestelle. Für die nicht von den Schnellzügen bedienten Ortschaften bestünde ein klares Defizit.
  - Es sei gut, dass das Angebot um 30 Prozent ausgebaut würde. Trotz des Ausbaus gebe es Bahnhöfe, die schlechter oder gar nicht mehr erschlossen würden. Der Abbau sei für diese Ortschaften schmerzhaft. Es brauche daher mehr Mittel, um wenigstens die heutige Angebotsqualität zu erhalten.
  - Es sei erwähnt worden, dass halbstündliche Verbindungen in den Umsteigebahnhöfen höhere Priorität hätten als Verbindungen mit Halten an allen Bahnhöfen. Umsteigebahnhöfe seien jedoch nicht nur Bahnknoten, sondern auch solche mit Busanschlüssen. Jede Station sei ein Umsteigebahnhof, zum Beispiel auch vom Velo oder dem Auto auf die Bahn.
  - Die Höhe der Investitionen des Kantons für die S-Bahn sei bescheiden: vor 10 Jahren sei die S-Bahn ohne neue Infrastruktur in Betrieb genommen wurden. Die bevorstehenden Investitionen in der Höhe von rund 200 Millionen Franken, von denen der Kanton 80 Millionen Franken übernehme, dienten Verbesserungen des Systems öV für den ganzen Kanton. Zum Vergleich seien – nicht für den ganzen Kanton, nur im Toggenburg – für punktuelle Verbesserungen des Strassennetzes Ausgaben von rund 330 Millionen Franken geplant. Die Diskrepanz sei offensichtlich: beim öV würde nur investiert, wenn ein hoher, kantonsweiter Nutzen ausgewiesen sei. Für die Strasse hingegen genüge es, wenn zwei von 85 Gemeinden im Kanton profitieren würden. Wie für den Individualverkehr seien auch für den öV die einzelnen Dörfer ernst zu nehmen.
  - Wiederholt sei in der Botschaft von Beschleunigungen der S-Bahn die Rede. Es stelle sich die Frage, ob man dies wirklich auf Kosten von Halten wolle. Es sei der falsche Ansatz, die S-Bahn zu beschleunigen, vielmehr müsse die S-Bahn die Erschliessung aller Stationen gewährleisten und der Fernverkehr beschleunigt werden.
  - Es brauche Nachbesserungen, die heute zu unterstützen seien. Die SP wolle diese nicht in die Vorlage einbauen und diese damit nicht gefährden, aber sie erwarte ein Bekenntnis für Verbesserungen an drei Stellen: die Planungen zwischen Buchs und Sargans, im Fürstenland sowie am Walensee/Linthgebiet seien voranzutreiben.

Für die Steigerung der Attraktivität des Kantons müsse beim öV investiert werden. Die **SP sei für Eintreten**.

**Thomas Ammann** äussert sich im Namen der CVP zum Eintreten. Das Gesamtkonzept sei gesamthaft eine gute Vorlage und eine zentrale Grundlage für die Weiterentwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie für weitere Ausbauschritte. Es koste etwas, aber es sei auch etwas wert. Es sei das Ergebnis jahrelangen Einsatzes verschiedener Akteure des Kantons und die Summe vieler Puzzles, die ineinander passen müssten. Die positiven Kreditbeschlüsse des Bundes würden Ausbauten im Schienennetz und endlich ein S-Bahnangebot im ganzen Kanton ermöglichen. Wie bereits gehört, sei dies ein Quantensprung für die Ostschweiz. Der öV sei ein wichtiger Standortfaktor und für den Lebens- und Wirtschaftsstandort von grosser Wichtigkeit. Der öV im Kanton weise heute verschiedene Mängel auf. Mit der Vorlage werde ein wichtiger Schritt in Richtung Ausbau des öV im ganzen Kantonsgebiet gemacht. Ein attraktives Angebot trage auch dazu bei, neue Kunden für den öV zu gewinnen und damit eine Entspannung auf den überlasteten Strassen zu bringen.

Von der Erhöhung des Zugsangebots auf Ende 2013 um rund 30 Prozent würden verschiedene Regionen profitieren. Es gebe jedoch auch Kantonsgebiete, die wenig oder nichts zusätzliches erhalten. Diesbezüglich sei eine Gesamtschau erforderlich, Einzelinteressen dürften nicht in den Vordergrund rücken. Es gebe nach wie vor Handlungsbedarf im öV des Kantons, dieser solle aber nicht auf diese Vorlage finanziell zusätzlich aufgeladen werden. Letztlich könnte ein

Ausspielen von neuen Prioritäten die Gesamtvorlage gefährden, es gelte eine gemeinsame Haltung in der Frage der S-Bahn zu wahren. Das Geschäft sei zu komplex, das vorliegende Resultat sehr akzeptabel sowie effizient. Die Finanzierungschancen würden, auch auf Grund der heutigen Ausführungen der Vertreter von SBB und BAV, in Zukunft nicht besser.

Die Strategie der Wirtschaftlichkeit der Regierung werde mitgetragen. Angebots-, Fahrzeug- und Infrastrukturkonzept seien bei der Planung der S-Bahn sorgfältig aufeinander abgestimmt worden. Die Planungen hätten sich am finanziellen Rahmen orientiert, der durch Kosten-Nutzen-Überlegungen und technische Rahmenbedingungen gegeben sei. Diese Vorgehensweise habe dazu geführt, dass in einzelnen Fällen Kompromisse eingegangen werden mussten, um das Mögliche vom Wünschbaren zu trennen. Die Regionen seien diesbezüglich einbezogen worden. Bekannte regionale Anliegen seien jedoch ernst zu nehmen und würden in der Detailberatung auch noch zur Sprache kommen. Die berechtigten Forderungen an regionalen Infrastrukturprojekten und weiteren Ausbauten gehörten jedoch nicht in diese Vorlage, sondern seien im Zusammenhang mit den beiden heute noch zu behandelnden Vorlagen Volksinitiative "Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten" und "IV Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öV" einzubringen. Die heutigen Mängel im öV-Angebot von fehlenden Halbstundentakten, störenden Hinketakten, unproduktiven Umläufen, vielen Anschlusszwängen, langen Umsteigezeiten und langsamem Fernverkehrsangebot würden grösstenteils eliminiert. So basiere das neue S-Bahnkonzept auf zahlreichen, im Halbstundentakt vernetzten Anschlussknoten. Die S-Bahn bringe erhebliche Fahrzeiteinsparungen, behindertengerechten Zugang, modernes Rollmaterial und bequemes Umsteigen Bahn/Bus. Durch kurze Zubringerwege bei den Busverknüpfungen zu den Knotenbahnhöfen würden auch die Gemeinden ohne eigenen Bahnhof profitieren. Die öV-Erschliessung sei richtigerweise seit Jahren auf Bahn und Bus gegliedert und bleibe zweigeteilt.

Die **CVP sei für eintreten**, behalte sich jedoch Detailfragen für die Spezialdiskussion vor.

**Meinrad Gschwend** äussert sich im Namen der Grünen/EVP zum Eintreten. Es handle sich um eine umfassende, sehr effiziente Vorlage. Er dankt dem AöV für die geleisteten Arbeiten und die grosse Entwicklung. Es seien Punkte in der Vorlage enthalten, die vor wenigen Jahren noch nicht machbar erschienen. Die Aussage der CVP, dass es Regionen gäbe, die verlieren würden, sei falsch. Mit der S-Bahn hätten alle Regionen Vorteile, Verlierer seien hingegen nur einzelne Stationen. Die SVP müsse nicht das Haar in der Suppe suchen, es sei kaum eines drin. Die FDP müsse zur Kenntnis nehmen, dass der Nachholbedarf beim öV riesig sei, bis die Gleichstellung öV und Individualverkehr erreicht sei. Eine S-Bahn müsse nicht, wie von der SP gefordert überall halten. Die Züge müssten dort halten, wo der Bedarf ausgewiesen sei. Wenn kaum jemand ein- oder ausstiege, seien Reisezeitenverlängerungen zu vermeiden. Man müsse jetzt vorwärts machen.

Die **Grünen/EVP seien für Eintreten**.

Bevor der **Präsident** Josef Keller das Wort erteilt, erkundigt er sich, ob es noch Äusserungen zu den Eintretensvoten gäbe.

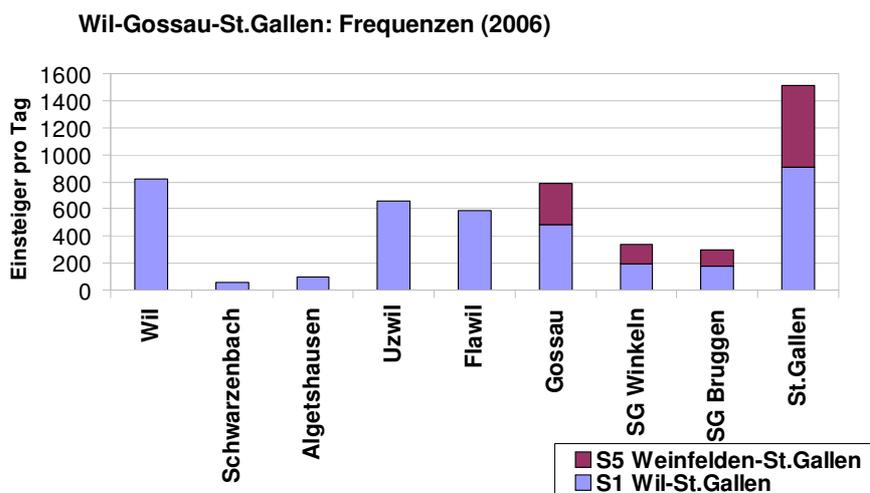
**Thomas Ammann** präzisiert, dass er nicht der Ansicht sei, dass es unter den Regionen Verlierer gäbe, sondern dass nicht alle im gleichen Ausmass profitieren könnten.

**Josef Keller** dankt, dass alle für Eintreten sind. Er ist erfreut, dass die Vorlage als ausgewogen, ja intelligent beurteilt werde. Es sei das Anliegen gewesen, eine optimale Vorlage vorzulegen, und es sei gelungen, das Optimum für den öV herauszuholen, auch mit möglichst viel Bundesbeiträgen. Er sei sich bewusst, dass nicht alles machbar sei, dass nicht mehr an jedem Bahnhof gehalten werden könne. Es sei nicht das Ziel der S-Bahn-Planung gewesen, Halte zu streichen. Vielmehr habe der Optimierungsprozess mit den Fahrplanspezialisten der Bahnunternehmen aufgezeigt, dass solche Schritte in wenigen Einzelfällen unausweichlich seien. Frequenzangaben der Bahnhöfe lägen vor. Die Frage stelle sich, ob es aus kantonaler Sicht

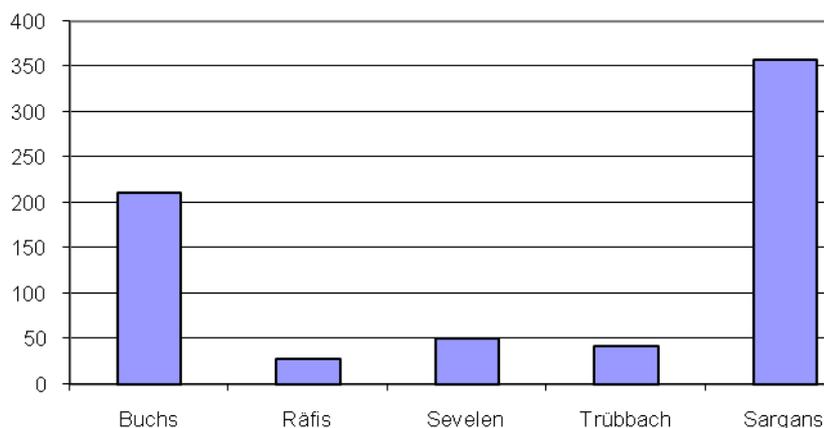
zwingend sei, dass Algetshausen-Henau mit der S-Bahn bedient werde. Es sei das Gesamtsystem Bahn/Bus zu betrachten. Es gebe Dörfer, die mit dem Bus besser erschlossen werden könnten.

Die Aussage der SVP, der Kanton müsse sich auf seine Kernaufgaben konzentrieren, sei richtig. Der öV gehöre zu diesen Kernaufgaben. Die Ostschweiz kämpfe für ihre Anliegen beim Bund wie andere Regionen, sie müsse mehr kämpfen als beispielsweise Zürich oder Bern, aber sie tue es auch. In der oder für die Ostschweiz würden für den öV 400 Millionen Franken investiert bzw. seien in den letzten Jahren bereits investiert worden. Der Kanton müsse davon 50 Millionen Franken tragen. Zur Aussage, es bestünde keine Rechtsgleichheit in Sachen Vorfinanzierung, führt er aus, dass der Kanton Zürich beispielsweise ZEB- und Infrastrukturfondsprojekte in der Höhe von 500 Millionen Franken (Durchmesserlinie) vorfinanziere, die Romandie in der Höhe von 300 Millionen Franken (drittes Gleis zwischen Lausanne und Genf). Der Kanton St.Gallen finanziere hingegen ein ZEB-Modul in der Höhe von gerade 10 Millionen Franken. Der Kanton mache sich schweizweit lächerlich, wenn er die Position vertrete, er könne oder wolle ein Projekt in dieser Grösse nicht vorfinanzieren. Auch bezüglich der Vorfinanzierung von Objekten aus dem Infrastrukturfonds könne nicht von einer Benachteiligung oder Rechtsungleichheit der Ostschweiz gesprochen werden, davon seien alle Kantone mit entsprechenden Projekten betroffen. Ohne Vorfinanzierung sei der von allen geforderte Ausbau der S-Bahn nicht realisierbar. Wenn die SVP nein sage zu Vorfinanzierungen, müsse sie konsequenterweise auch nein zur S-Bahn sagen und für Nichteintreten auf die Vorlage sein. Die Bestimmungen in den Ziffern 4 und 5 seien bei solchen Vorlagen üblich, man komme in der Spezialdiskussion wohl darauf zurück.

Josef Keller betont an die Adresse von SP und auch VCS nochmals, dass kein Abbau erwünscht gewesen sei, auch nicht für einzelne Stationen. Es könne aber auch nicht das Ziel der SP sein, eine S-Bahn zu haben, die überall halte, dafür in den Knoten keine Anschlüsse habe. Der Vergleich mit den Investitionen für den Strassenbau hinke, in den öV würden wie ausgeführt gesamthaft rund 400 Millionen Franken fliessen, dazu kämen jährliche Abgeltungskosten von über 100 Millionen Franken. Es sei eine Hauptaufgabe, diese Betriebsbeträge zur Verfügung zu stellen und damit eine flächendeckende Grundversorgung zu ermöglichen. Aus den drei nachfolgenden Frequenzauswertungen sei erkennbar, dass die Prioritäten für die Haltepolitik richtig gesetzt seien und es aus der Gesamtsicht vertretbar sei, gewisse Halte abzubauen:

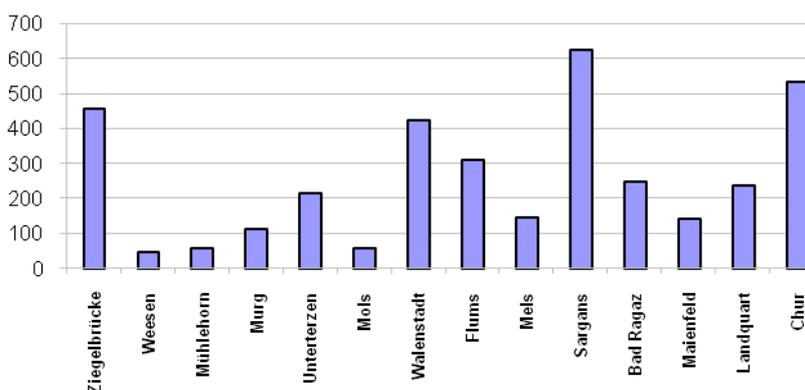


**Buchs-Sargans: Frequenzen (2007)**



(2007 ohne Halt Weite)

**Regionalverkehr Ziegelbrücke-Sargans-Chur: Frequenzen (2006)**



So halte der zweite Regionalzug am Walensee, mit dem nur drei Halte möglich seien, richtigerweise in Unterterzen (das zudem eine touristische Bedeutung aufweise), Walenstadt und Flums (Anmerkung: Weesen und Mels sind zudem mit dem Bus erschlossen). Josef Keller dankt anschliessend der Kommission für die positive Aufnahme der Vorlage und seinen Mitarbeitenden im Generalsekretariat und im Amt für öffentlichen Verkehr für die geleisteten Arbeiten. Es sei nicht immer einfach gewesen, die Verantwortlichen bei Bund und SBB zu überzeugen, aber jetzt sei es gelungen.

**Marcel Hegelbach** hinterfragt die präsentierten Zahlen, sie seien nicht mehr aktuell. In Schwarzenbach würde sich die Situation mit den zu erwartenden 200-300 Arbeitsplätzen bei der Betriebszentrale von Aldi grundlegend ändern.

Der **Präsident** weist darauf hin, dass dies ein Thema für die Spezialdiskussion sei. Er möchte die Eintretensdiskussion abschliessen und lässt abstimmen, ob die vorberatende Kommission auf die Vorlage eintreten will.

**Die vorberatende Kommission beschliesst mit 17:0 Stimmen ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage.**

Mit Zustimmung der Kommission bietet der Präsident Urs Kost, Kantonsingenieur, auf 11.45 Uhr zur Beantwortung von Fragen im Zusammenhang mit Strassenbauprojekten auf.

## 5. Spezialdiskussion

Der **Präsident** eröffnet die Spezialdiskussion über die Botschaft. (Anmerkung: Es sind nur die Abschnitte erwähnt, zu denen Bemerkungen erfolgten.)

### *Zusammenfassung*

**Ruedi Blumer** möchte erstens wissen, bis wann alle Bahnhöfe behindertengerecht ausgerüstet seien. Zweitens wünscht er Auskunft, warum im Gegensatz zu Strassenbauvorhaben über 15 Millionen Franken ein obligatorisches Finanzreferendum für die Vorlage erforderlich sei.

**Andreas Bieniok** führt aus, dass die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes bis 2023 erfüllt werden müssen. Der Kanton weise 2013 mit drei Vierteln der Bahnhöfe schweizweit einen Spitzenrang auf. Ein Nachholbedarf bestehe vor allem noch am Walensee.

**Josef Keller** bestätigt, dass die Frage des obligatorischen Finanzreferendums auch die Regierung intensiv beschäftigt habe. Er verweist auf die Ausführungen in Abschnitt 9 der Botschaft. Gemäss dem Gesetz über Referendum und Initiative unterstehen Vorlagen des Kantonsstrassenbaus wie Kantonsbeiträge nach der öV-Gesetzgebung auch bei Beträgen über 15 Millionen Franken nicht dem obligatorischen Finanzreferendum. Eine Ausnahme würden Beiträge an Vorfinanzierungen bilden, da für diese keine entsprechende ausdrückliche gesetzliche Grundlage bestehe. Zu diesem Zweck solle mit der zweiten zur Diskussion stehenden Vorlage die Grundlage geschaffen werden. Die Regierung habe aus demokratiepolitischen Gründen die Vorlage dem obligatorischen Finanzreferendum unterstellen wollen. Eine Ausnahme von der Regel des Finanzreferendums müsse der Gesetzgeber ausdrücklich vorsehen. Dies sei zurzeit noch nicht der Fall.

### *Ziffer 3.1*

**Meinrad Gschwend** stellt fest, dass beim bestehenden Angebot die Strecke Altstätten–Gais der Appenzeller Bahnen im Gegensatz zu anderen Linien der S-Bahn St.Gallen nicht aufgeführt sei. Er stellt mit einer gewissen Besorgnis die Frage, ob Hintergedanken bezüglich kleineren oder grösseren Änderungen auf dieser Linie bestünden.

**Andreas Bieniok** bemerkt, dass diejenigen Linien mit einer S-Bahn-Nummer aufgeführt sind, die seit dem Jahr 2000 effektiv mit einer Nummer verkehren. Als Grundsatz habe man bei der Einführung der S-Bahn denjenigen Linien eine Nummer gegeben, die nach St.Gallen führen. Es gebe weitere Linien ohne Nummern. Es bestehe kein Zusammenhang mit einer allfälligen Umstellung der Linie auf Busbetrieb.

**Josef Keller** verneint, dass eine Absicht bestehe, die Linie zu schliessen. Von ihm aus könne die Linie eine Nummer erhalten, die Nummerierung sei aber ein operatives Geschäft und nicht Bestandteil der heutigen Diskussion. Die Betriebsform der Linie müsse in vielleicht 10 oder 20 Jahren diskutiert werden, wenn grössere Investitionen anstehen würden.

Der **Präsident** hält fest, dass mit der S-Bahn keine Linienschliessungen zur Diskussion stehen und ist der Überzeugung, dass eine konsequente Liniennummerierung vom Kantonsrat mit Beifall zur Kenntnis genommen würde.

**Marc Mächler** weist auf die ungenügende Kapazität der Strecke Zürich–Winterthur(–St.Gallen) hin und möchte wissen, welche Projekte für die Anbindung St.Gallens an Zürich wichtig seien und welche Projekte (Engpass Effretikon, Brüttener Tunnel) welche Verbesserungen bringen würden.

**Andreas Bieniok** bemerkt, dass in der ZEB-Botschaft zwischen Zürich und St.Gallen Investitionen von rund 500 Millionen Franken, davon rund 150 Millionen zwischen Winterthur und St.Gallen, vorgesehen seien. Es handelt sich vornehmlich um mehrere kleinere Massnahmen, darunter auch im Raum Effretikon–Winterthur. Mit diesen Ausbauten sei ein Fernverkehrs-

konzept mit zwei Schnellzügen Zürich–St.Gallen im Knoten St.Gallen sowie weiterhin zwei Schnellzügen mit Bedienung von Wil, Uzwil, Flawil und Gossau umsetzbar. Der Brüttener Tunnel sei hingegen nicht im ZEB-Konzept enthalten und somit zurzeit nicht finanziert, sondern ein zu prüfendes Erweiterungsmodul. Er würde eine Alternative zu den Ausbauten im Raum Effretikon bilden. Diese könnten mit einer Vorfinanzierung bis 2018 realisiert werden, ein Tunnel hingegen vermutlich erst 10 Jahre später. Mit dem Brüttener Tunnel könnte der Knoten St.Gallen längerfristig auch mit konventionellem, doppelstöckigem Rollmaterial, das gegenüber Neigezügen höhere Kapazitäten hat, erreicht werden.

**Peter Hartmann** erkundigt sich, ob insbesondere die erwähnten Massnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen in der Höhe von rund 150 Millionen Franken zu einer Entlastung bei der Gestaltung des S-Bahnangebots im wichtigen Korridor Wil–St.Gallen(–Rorschach) führen könne. Es sei eine wichtige Grundlage für die weitere Diskussion, wenn die S-Bahn zwischen Wil und St.Gallen mittelfristig wieder verbessert werden könnte. Damit zeichne sich ein Königsweg für St.Gallen ab.

**Josef Keller** bestätigt, dass es ein strategisches Ziel des Kantons sei, Zürich und St.Gallen unter einer Stunde Fahrzeit zu verbinden. Dies sei nur möglich mit Neigezügen ohne Halt in Wil oder Gossau. Ab 2015 sei mit den HGV-Ausbauten die zweistündliche Eurocity-Verbindung Zürich–St.Gallen–München in neuer Fahrlage und unter einer Stunde bis St.Gallen gesichert. Es sei geplant, diese Verbindung als dritten Zug zwischen Zürich und St.Gallen stündlich zu führen, zusätzlich zu den beiden langsamen Schnellzügen. Ein vierter schneller Zug bedinge die erwähnten ZEB-Ausbauten, wobei bezüglich Marktbedürfnissen Vorbehalte seitens SBB bestünden und eventuell eine Mitfinanzierung durch die Kantone erforderlich wäre. Dies sei aber zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden.

**Ruedi Blumer** vermisst den Halbstundentakt der S9 zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St.Johann, der zwischen Wil und Wattwil erfreulicherweise besteht. Er möchte wissen, ab wann auch Nesslau halbstündlich bedient werden könne.

Gemäss **Andreas Bieniok** sei der in der Botschaft (Ziffer 6.4) erwähnte Ausbau des Bahnhofs Krummenau zur Kreuzungsstation erforderlich. Gemäss neusten Angaben der SOB sollen sich die Baukosten auf neu rund 2,8 statt 1,5 Millionen Franken belaufen. Es liege nun an der SOB, eine Lösung aufzuzeigen, wie der Betrag in den Mittelfristplan der SOB integriert werden könne. Der Wille aller Beteiligten ist, die Kreuzungsstation bis 2013 realisieren zu können.

Der **Präsident** begrüsst den in der Zwischenzeit eingetroffenen Kantonsingenieur Urs Kost. Er zieht die Diskussion zu Fragen, die einen direkten Bezug zu Strassenbauprojekten haben, vor.

**Thomas Scheitlin** weist auf die Aussage in Ziffer 4.1 hin, gemäss der im Zusammenhang mit der Schliessung von Schwarzenbach und Algetshausen-Henau die Buszufahrt zum Bahnhof Wil mit strassenbaulichen Massnahmen verbessert werden soll.

#### *Ziffer 4.1 (1. Teil: strassenbauliche Themen)*

**Peter Hartmann** führt aus, dies sei ein sensibler Bereich, die Busführung ins Zentrum Wil sei ein gravierendes Problem. Er will wissen, ob mit den in der Beantwortung seiner Einfachen Anfrage aufgeführten Kreiselpunkten in der Höhe von rund 6 Millionen Franken alles erforderliche realisiert sei, um die Anschlüsse in Wil sicherzustellen. Er ist der Ansicht, dass in Wil weitere Busspuren erforderlich seien, insbesondere als Entlastung für die Gemeinden, wenn die Bahnhöfe geschlossen würden.

**Urs Kost** führt aus, dass zum Zeitpunkt der Erstellung des 15. Strassenbauprogramms 2009–2013 noch nicht definiert gewesen sei, welche Massnahmen zwischen Schwarzenbach und Wil erforderlich seien. Für das Tiefbauamt sei in der Zwischenzeit klar, dass der dringendst zu lösende gordische Knoten im Raum Wilfeld zu suchen sei. Das in der Zwischenzeit bearbeitete Projekt durchlaufe nun den üblichen Planungsablauf, die Massnahmen seien noch nicht rechts-

kräftig. Er sage offen, dass mit den erwähnten 6 Millionen Franken nicht alle Probleme in Wil gelöst werden könnten. Dazu seien weitere Gespräche mit dem Amt für öffentlichen Verkehr erforderlich.

**Martha Storchenegger** bringt angesichts der strassenseitigen Probleme den Bahnhof Schwarzenbach als Ausweichknoten ins Spiel. Damit könnte Wil mit Umsteigen auf die Bahn erreicht werden. Allenfalls könne der Bahnhof Wil auch über alternative Linienführungen oder auf der Südseite angefahren werden.

**Andreas Bieniok** bezweifelt den Nutzen, wenn auf eine S-Bahn umgestiegen würde, die ihrerseits nicht in einen Anschlussknoten Wil eingebunden werden könne. In der Agglomeration Wil seien jedoch Verbesserungen für die ganze Region zentral, auch für Buslinien, die beispielsweise von Kirchberg oder von Norden und Osten über den Schwanenkreisel führten. Dies gelte auch für Ortschaften, die keinen Bahnanschluss hätten. Diesbezüglich würden Abklärungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Wil vorgenommen.

Der **Präsident** möchte die Diskussion nicht allzu detailliert führen.

**Marcel Hegelbach** weist nochmals darauf hin, dass in Schwarzenbach künftig mit mehr Personen zu rechnen sei. Die im Agglomerationsverkehr wichtigen Busse seien schon heute überfüllt und verspätet. Er sieht grosse Probleme auf die Gemeinden zukommen und möchte wissen, bis wann diese gelöst werden könnten.

Der **Präsident** möchte die Diskussion kanalisieren und weiteren Votanten die Gelegenheit geben, Fragen in direktem Zusammenhang mit dem Strassenbau zu stellen.

**Peter Hartmann** stellt zusammenfassend fest, dass nebst den erwähnten Kreiselausbauten im Wilfeld weitere Massnahmen und mehr als 6 Millionen Franken erforderlich sind, um die Anschlusssicherheit in Wil für das Busnetz herzustellen.

**Jeannette Schlegel** möchte angesichts der Rückstapprobleme in Goldach Informationen, wie weit die Planungen für einen Autobahnanschluss Rorschach West gediehen seien.

Gemäss **Urs Kost** sei das Variantenstudium für den Autobahnanschluss abgeschlossen. Die Bestvariante sei bestimmt, der A1-Anschluss vom Bund jedoch noch nicht bewilligt. Zuverlässige Aussagen seien in rund einem Jahr möglich. Er sehe keine Lösung für eine Aufhebung des Bahnübergangs in Goldach. Bezüglich der Kernentlastung Rorschach bestehe Konsens zwischen dem Kanton und der Stadt, zurzeit sei die technische Machbarkeit in Abklärung.

**Marianne Steiner** vermisst Aussagen zum Ausbau des Busangebots im Linthgebiet, insbesondere zwischen Ziegelbrücke und Uznach, da die Zwischenhalte mit dem neuen Bahnangebot nicht bedient würden.

**Andreas Bieniok** weist darauf hin, dass in der Botschaft nur Busangebote aufgeführt sind, die explizit als Bahnersatz vorgesehen seien, beispielsweise für Weesen. Ausbauten auf bestehenden Buslinien, z.B. zwischen Ziegelbrücke und Uznach seien, auch ohne bauliche Massnahmen, im Rahmen des Fahrplanverfahrens möglich.

**August Wehrli** möchte wissen, ob in Buchs ein Kreisel im Gespräch sei.

**Urs Kost** sind keine neuen Begehren gegenüber dem 15. Strassenbauprogramm bekannt.

Der **Präsident** schliesst damit den Einschub zu strassenbaulichen Fragen und dankt Urs Kost für die Auskünfte und unterbricht die Sitzung um 12.15 für das Mittagessen. Er nimmt die Spezialdiskussion um 14.00 Uhr ab Ziffer 3.2 wieder auf.

### Ziffer 3.4

**Meinrad Gschwend** stellt fest, dass beispielsweise der Bahnhof Au, den die SBB noch vor wenigen Jahren loswerden wollten, als Kreuzungsstation wieder eine neue Bedeutung erhalte. Der Kanton müsse besorgt sein, dass die Bahnhöfe erhalten blieben.

Der **Präsident** nimmt das Anliegen auf, man solle gut hinschauen, wenn Bahnhofsgebäude zum Verkauf stünden, damit man sich für die Zukunft nichts verbaue.

**Marc Mächler** erkundigt sich, wieso bei der zusätzlichen Perronkante im Bahnhof St.Gallen explizit die Option eines 220 m langen Perrons ausgeschlossen werde.

Gemäss **Andreas Bieniok** ist in St.Gallen eine Perronlänge von 170 m ohne grössere Anpassungen der Gleisanlagen realisierbar. Zurzeit würde geprüft, am neuen Perron nicht nur ein 6., sondern gleichzeitig auch ein 7. Gleis zu realisieren. Es zeichnet sich ab, dass die 7. Perronkante später erforderlich sei und bei einer gleichzeitigen Realisierung Synergien bestünden. Eine Verlängerung auf 220 m sei auf 2013 nicht erforderlich, hätte aber umfassende und kostspielige Weichenanpassungen zur Folge.

Der **Präsident** weist auf den Zusammenhang mit Ziffer 4.1.2 hin. Wichtig sei, dass man sich die Option nicht verbaue. Die Formulierung auf Seite 14 könne daher missverstanden werden.

**Marianne Steiner** bemerkt, dass in Uznach vor kurzem Investitionen in der Höhe von 5,8 Millionen Franken erfolgt seien, und möchte wissen, warum jetzt bereits investiert werden müsse. Zudem würde das Mehrangebot auch längere Barrierschliesszeiten nach sich ziehen, die beträchtlichen Rückstau verursachten. Sie möchte wissen, ob diesbezüglich Lösungen angedacht seien.

**Andreas Bieniok** erläutert, dass eine neue Gleisbelegung erforderlich sei und der Voralpenexpress neu auf Gleis 1 verkehre, das darum verlängert werden müsse. Zudem könnten die Umsteigeverhältnisse verbessert werden. Der Bahnübergang wäre im Rahmen des nächsten Strassenbauprogramms zu thematisieren.

Der **Präsident** weist auf die Bedeutung der engen Zusammenarbeit zwischen AöV, TBA und Region hin und bittet die Kantonsräte, die angebrachte Flughöhe zu behalten. Solche Anliegen seien in der Region einzubringen.

**August Wehrli** stellt fest, dass die SBB trotz Gesprächen über eine Doppelspur zwischen Buchs und Sevelen vor kurzem Lärmschutzwände für die einspurige Strecke erstellt hätten. Wollte die SBB deswegen keine Doppelspur realisieren?

**Andreas Bieniok** weist darauf hin, dass die Doppelspur im Richtplan festgehalten sei und die SBB die Aufwärtskompatibilität ihrer Massnahmen gewähren müsse.

### Ziffer 4.1 (2. Teil: Themen öV)

**Ruedi Blumer** bringt vor, dass für den Halbstundentakt der S5 St.Gallen-Weinfelden Investitionen im Kanton Thurgau erforderlich seien. Müsste der Kanton St.Gallen Druck machen, damit die Kreuzungsstellen realisiert würden?

**Josef Keller** bemerkt, dass der Kanton Thurgau am Halbstundentakt interessiert sei und Studien für die neuen Kreuzungsstellen ausgelöst habe. Es sei kein spezieller Druck erforderlich. Bezüglich der Finanzierung stehe das Territorialitätsprinzip im Vordergrund – der Kanton St.Gallen finanziere die 6. Perronkante in St.Gallen, welche der S5 dient, auch selber.

**Andreas Bieniok** ergänzt, dass eine Realisierung bis 2018 erforderlich sei. Die Finanzierung müsse daher bis etwa 2014 geklärt sein.

#### Ziffer 4.2

**Marc Mächler** findet, dass die Absicht, den Halt Rheineck nach Möglichkeit wieder einzuführen, nicht ein blosses Lippenbekenntnis sein dürfe.

**Josef Keller** bestätigt, dass die Zusicherung besteht, den Halt Rheineck wieder einzuführen, wenn dies betrieblich möglich sei.

#### Ziffer 4.3

**Marianne Steiner** bringt eine Verständnisfrage an: die S4 könne in Benken und Schänis nicht halten, aber ob es stimme, dass der Regionalzug weiterhin halte, und ob mit Weesen ein Zusammenhang bestehe.

**Andreas Bieniok** bestätigt, dass Benken und Schänis weiterhin stündlich bedient würden und der Halt Weesen aufgehoben werde.

**Christopher Chandiramani** möchte wissen, ob angesichts der Abwertung für die Region beispielsweise Flirt-Züge mit gutem Beschleunigungsverhalten und kurzen Haltezeiten die Zwischenhalte wirklich nicht bedienen könnten.

**Andreas Bieniok** bekräftigt, dass die Fahrzeit bereits mit Flirt ermittelt sei und eine Beschleunigung um 2 Minuten erforderlich sei, um die Anschlüsse zu erreichen.

**Josef Keller** wehrt sich dagegen, dass von einer Abwertung für die Region gesprochen werde – das Angebot werde abgesehen vom unbedeutenden Halt Weesen nicht abgebaut.

**Thomas Ammann** erkundigt sich, ob für die im Moment nicht finanzierbare S-Bahn Obersee günstigere Alternativen oder Optimierungen möglich seien.

**Andreas Bieniok** erwähnt, dass Abklärungen laufen, kurzfristig Entlastungszüge zu gewissen Zeiten einzuführen. Der längerfristige Fokus liege jetzt eher auf Verbesserungen des Halbstundentakts auch für die kleineren Ortschaften.

#### Ziffer 4.4

**Marc Mächler** sucht verzweifelt auf der Landkarte das ihm bisher unbekannte Schachen und stellt nach dem Auffinden fest, dass dort kaum Potenzial besteht. Die Ausbauten zur Kreuzungsstelle leuchten ihm ein, nicht aber die Erstellung einer neuen Perronanlage.

**Andreas Bieniok** erwidert, dass die Perronkante selber mit rund 200'000.- Franken finanziell kaum ins Gewicht falle.

#### Ziffer 4.5

**Marc Mächler** möchte wissen, ob sich die Nachfragesteigerung seit der Einführung des Halbstundentakts verifizieren lasse.

**Andreas Bieniok** führt aus, dass bei einer Angebotsverdoppelung in der Regel mit einer Nachfragesteigerung um rund 25 bis 30 Prozent gerechnet werde. Nachtrag: Gegenüber 2005, vor der Einführung des Halbstundentakts, haben die Frequenzen um 34 Prozent zugenommen.

#### Ziffer 5

Für **Ruedi Blumer** sind die in der Diskussion erfolgten Äusserungen zu einem Halbstundentakt auf der Buslinie Ziegelbrücke-Uznach, die in der Botschaft nicht erwähnt wird, zu wenig verbindlich.

**Josef Keller** erwidert, dass man Lösungen mit der Region und den Gemeinden zusammen sucht. Die halbstündliche Anbindung an das Bahnnetz sei ein grosses Anliegen der Region.

#### *Ziffer 6.2*

**Marc Mächler** findet es positiv, dass man weitere Projekte und Planungen antönt. Er stellt die Frage, ob die geplante Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen von der Wirtschaftlichkeit her und angesichts der im Vergleich zur S-Bahn hohen Kosten ein sinnvolles Projekt sei.

**Josef Keller** beteuert, dass man sich mit der Durchmesserlinie der AB intensiv auseinandergesetzt habe. Man müsse berücksichtigen, dass mit der Elimination des Zahnstangenabschnitts Betriebskosten eingespart würden und ansonsten in einigen Jahren ein kostspieliger Investitionsschub in die Erneuerung der Zahnstange und des Rollmaterials anstünden. Zudem sei die Finanzierungssituation angesichts der Beiträge aus dem Infrastrukturfonds und der Mischfinanzierung durch die Kantone, welche die Interessen berücksichtige, günstig. Der Kanton St.Gallen würde mit dem vorgesehenen Kostenteiler rund 10-11 Millionen Franken übernehmen.

#### *Ziffer 6.3*

**August Wehrli** erkundigt sich über den Projektierungsstand für den Ausbau der ÖBB-Strecke Buchs–Feldkirch.

**Andreas Bieniok** führt aus, dass ein Auftrag für den Ausbau bis Ende 2015 mit Beteiligung des Fürstentums Liechtenstein bestehe. Die Belastung der Strecke mit Fern-, Regional- und Güterverkehr sei eine grosse Herausforderung, die Konzepte müssten fixiert werden.

**Peter Hartmann** erkundigt sich, ob es im Zusammenhang mit dem Konzept FL.A.CH. Anpassungen auf Schweizer Seite erfordere.

**Andreas Bieniok** präzisiert, dass eine Vereinbarung zwischen dem Kanton, Liechtenstein und Vorarlberg bestehe. Mit der S-Bahn seien die Voraussetzungen für halbstündliche Anschlüsse in Buchs geschaffen. Ein weiterer Ausbau mit Verlängerungen Richtung Sargans–Chur würde Infrastrukturmassnahmen auslösen.

Der **Präsident** geht davon aus, dass eine nächste Etappe Richtung Chur führen müsse.

#### *Ziffer 8.2*

**Bruno Gubser** erkundigt sich, ob ein Angebot zu Randzeiten, beispielsweise nachts, bei den Abgeltungskosten auch berücksichtigt wurde.

**Andreas Bieniok** erklärt, dass das S-Bahnkonzept so konzipiert sei, dass das Angebot zu Randverkehrszeiten auf ein stündliches Angebot zurückgefahren werden könne.

**Bruno Gubser** präzisiert, dass ihm Spätverbindungen, insbesondere am Wochenende, beispielsweise zwischen St.Gallen und Wattwil, ein Anliegen seien.

**Andreas Bieniok** führt aus, dass angesichts der hohen Automatisierung der Bahnlinien ein Nachtangebot möglich sei, das Angebot aber eine Frage des Bestellverfahrens sei.

**Josef Keller** ergänzt, dass es sicher kein Problem der Infrastruktur sei, diese sei in der Nacht kaum ausgelastet. Das öV-Programm sehe den Ausbau der Nachtangebote vor, es sei eine Frage der Finanzierung, in welchem Ausmass dieser erfolgen könne.

**Thomas Ammann** betont, dass Nachtverbindungen am Wochenende einem gesellschaftlichen Bedürfnis entsprächen.

**Josef Keller** bestätigt dies, weist aber auch auf Schattenseiten wie Sicherheitsprobleme oder Vandalismus hin.

Der **Präsident** schlägt vor, dass man die Bedürfnisse von Nachtangeboten mit der gebotenen Vorsicht zur Kenntnis nähme.

**Ruedi Blumer** erkundigt sich, warum bei der Infrastruktur mit einer Bandbreite von +/-20 Prozent, bei der Abgeltung hingegen von +/-30 Prozent gerechnet würde.

**Peter Kuratli** erläutert, dass die Infrastrukturkosten mit fortlaufendem Projektstand besser eingegrenzt werden können. Auf dem Stand von Vorprojekten werde mit 20 Prozent gerechnet.

**Marianne Steiner** betont ihr ungutes Gefühl bezüglich der Tatsache, dass die Abgeltung zu 100 Prozent vom Kanton zu übernehmen sei, wenn die Kantonsquote ausgeschöpft sei.

Der **Präsident** ist der Ansicht, dass dieser Aspekt zur Kenntnis zu nehmen sei.

**Peter Kuratli** betont, dass die Betriebskosten zur Information aufgeführt und nicht Bestandteil des Kreditbeschlusses seien.

**Josef Keller** ergänzt, dass das AöV genug Erfahrung habe, um diesbezüglich mit dem Bund und den Transportunternehmen gute Bedingungen auszuhandeln. Es sei schwierig und auch für ihn unangenehm, den Abgeltungsbedarf zu prognostizieren.

Der **Präsident** schliesst die Spezialdiskussion zur Botschaft ab und kommt zum Entwurf des Kantonsratsbeschlusses. Er stellt die Frage, ob zusätzliche Anträge gestellt werden.

#### *Kantonsratsbeschluss*

**Peter Hartmann** führt aus, dass nicht wie zuerst vorgesehen ein Antrag für eine neue Ziffer 6 eingebracht würde, aber die neuralgischen Punkte (Anmerkung: diese werden den Kommissionsmitgliedern auf einem A4-Blatt verteilt) an anderer Stelle unterzubringen seien. Der Handlungsbedarf sei erkannt.

Der **Präsident** schlägt vor, diese Punkte im Zusammenhang mit dem 4. Nachtrag zum GöV zu diskutieren.

**Josef Keller** spricht sich gegen eine zusätzliche Ziffer im Kantonsratsbeschluss aus. Damit würde die Einheit der Materie verletzt. Die Kommission habe gemäss Geschäftsreglement die Möglichkeit, einen Antrag auf die Erteilung von Aufträgen zu stellen.

Der **Präsident**, **Thomas Ammann** und **Marc Mächler** bekräftigen, dass der zur Diskussion stehende Auftrag nicht in die S-Bahn-Vorlage unterzubringen seien.

Der **Präsident** ruft die einzelnen Anträge des Entwurfs des Kantonsratsbeschlusses auf.

#### *Ziffer 1 b)*

**Marc Mächler** wünscht eine möglichst einfache Erklärung, wie es sich mit dem Vorsteuerabzug verhalte. Er müsse schliesslich die Vorlage dem Stimmbürger verkaufen können.

**Peter Kuratli** bestätigt, dass der Sachverhalt kompliziert sei. Bei A-fonds-perdu-Beiträgen könnten die SBB auf Leistungen, die sie bei Dritten in Anspruch nähmen, keine Vorsteuer abziehen. Es gebe offenbar zurzeit keine andere Lösung. Vorsichtshalber habe man bereits mit 8 Prozent Mehrwertsteuersatz gerechnet.

**Marc Mächler** ist der Sachverhalt nach wie vor nicht verständlich.

**Tom Zuber** erklärt, die SBB kaufe Leistungen mit Mehrwertsteuer ein. Aufgrund der gesetzlichen Regelung könne sie im Umfang, der A-fonds-perdu-Beiträge keine Vorsteuerabzüge geltend machen.

**Marianne Steiner** zeigt sich verwirrt. Handelt es sich nun um Darlehen oder A-fonds-perdu-Beiträge?

**Peter Kuratli** erklärt, dass die beiden Sachen auseinanderzuhalten seien. Der Baubeitrag gemäss Ziffer 1 sei ein A-fonds-perdu-Beitrag, die Vorfinanzierung gemäss Ziffer 2 ein Darlehen. Aus den dargelegten Überlegungen seien die Beiträge auf zwei Ziffern aufgeteilt worden.

**Josef Keller** ergänzt, dass bei der sogenannten Vereinfachung des Bundesgesetzes über die Mehrwertsteuer der Vorsteuerabzug ein grosser Diskussionspunkt zwischen den Kantonen gewesen sei. Die Finanzdirektoren seien nicht auf den Vorschlag der öV-Direktoren eingegangen. Es sei zwar aus Sicht öV eine unsinnige Bestimmung, sie sei aber aus finanzsystemtechnischen Gründen unvermeidlich.

Der **Präsident** will nicht weiter über das Mehrwertsteuer-Gesetz diskutieren. Es sei zur Kenntnis zu nehmen, dass der Beitrag bezahlt werden müsse, auch wenn es nicht logisch erscheine.

**Thomas Ammann** bittet die Regierung, diese Thematik bei Gelegenheit mit Bundesparlamentariern aufzunehmen.

*Ziffer 4)*

**Marcel Hegelbach** stellt den Antrag, Absatz 1 zu streichen. Man habe heute gehört, dass die Beiträge für die Vorlage grosszügig gerechnet worden seien.

**Peter Hartmann** entgegnet, jemand müsse beschliessen können. Die Zuscheidung an den Kantonsrat sei die einzige Möglichkeit.

**Josef Keller** ist der Ansicht, dass ansonsten eine Volksabstimmung auch für kleinere Beträge erforderlich.

**Marianne Steiner** meint, dass keine unvorhergesehene Mehrkosten anfallen dürften.

**Peter Kuratli** bestätigt, dass eine Bandbreite von 120 Prozent eingerechnet sei. Es wäre ungeschickt, wenn beispielsweise wegen einer Überschreitung um ein weiteres Prozent oder einem Betrag von 500'000.- Franken eine zweite Volksabstimmung erforderlich wäre. Es handle sich um eine zusätzliche Absicherung.

**Walter Freund** möchte wissen, ob ein Zusammenhang zwischen den billigsten Offerten und den Mehrkosten besteht, wenn diese Offerten nicht eingehalten würden.

**Josef Keller** erläutert, dass nicht der Kanton, sondern die Bahnen die Bauarbeiten vergeben würden. Es sei eine Frage der Vernunft und des Vertrauens in die Regierung und in den Kantonsrat.

Der **Präsident** stellt fest, dass zwei Möglichkeiten bestünden: entweder entscheide der Kantonsrat oder das Volk. Bei der nun bekannten Ausgangslage könne der Kantonsrat entscheiden, er brauche die Verantwortung nicht dem Volk abzuschieben.

**August Wehrli** bedauert, dass das Geld meistens bereits ausgegeben sei, wenn über einen Nachtragskredit befunden werde. Er will wissen, ob die Nachtragskredite vorgängig beantragt würden.

Für **Josef Keller** wäre dies der Idealfall. Es sei jedoch bei der Vielzahl von Modulen nicht realistisch zu beurteilen, ob damit gesamthaft zusätzliche Mehrkosten entstünden.

Der **Präsident** fragt Marcel Hegelbach nach der Diskussion, ob er an seinem Antrag festhalte.

**Marcel Hegelbach** hält am Antrag fest. Er störe sich am Plural (Nachtragskredite), der Kantonsrat müsse dann ständig über Nachtragskredite befinden.

**Marc Mächler** erwidert, dass Nachtragskredite nicht sonderlich geliebt seien. Wenn sie nicht möglich seien, rechne die Regierung immer zu sehr auf der sicheren Seite.

**Thomas Ammann** ergänzt, dass Anpassungen oder Mehrkosten nie vollständig ausgeschlossen werden könnten. Nachtragskredite seien ihm trotzdem lieber als zu grosse Reserven.

**August Wehrli** könne mit Ziffer 4 leben. Ziffer 5 störe ihn mehr, wenn dort Änderungen beispielsweise wegen falschen Planungen erfolgen würden, könne dies jedoch auch wieder Auswirkungen bei Ziffer 4 haben.

**Josef Keller** weist darauf hin, dass es bei der Planung mit den Bahnen mehrere Änderungen gegeben habe und diese auch bei der Umsetzung nicht ausgeschlossen werden könnten. Die Möglichkeit müsse bestehen, wenn z.B. aus technischen Gründen eine Anpassung der Gleisanlagen erforderlich wäre. In Ziffer 5 sei festgehalten, dass solche Anpassungen nur im Rahmen der genehmigten Kredite beschlossen werden könnten. Es handle sich bei Ziffer 4 Absatz 1 um eine bei Baukreditvorlagen übliche Standardformulierung. Es wäre schlicht unsinnig, diese zu streichen.

Der **Präsident** lässt über den Streichungsantrag von Marcel Hegelbach abstimmen.

**Die vorberatende Kommission lehnt den Antrag von Marcel Hegelbach mit 11:3 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.**

*Ziffer 5)*

**August Wehrli** wiederholt, dass er mit der Möglichkeit der Regierung, Konzeptänderungen zu beschliessen, ein ungutes Gefühl habe. Wenn er sehe, wie die SBB gewisse Bauprojekte planlos von sich aus ändere, habe er Befürchtungen, dass der Kanton die Änderungen nur noch schlucken könne. Er wisse nicht, wie er sein ungutes Gefühl als Antrag konkret formulieren müsse.

**Thomas Ammann** betont, dass es sich eher um ein operatives Anliegen handle, der einen gewissen Spielraum erfordere. Grössere Konzeptänderungen seien mit der Vorgabe, dass der Kostenrahmen einzuhalten sei, nicht möglich.

**Marcel Hegelbach** befürchtet, dass zusammen mit Ziffer 4 ein Hintertürchen bestünde. Konzeptänderungen könnten ausgelöst werden, wenn zu wenig Mittel zur Verfügung stehen würden.

**Josef Keller** beteuert die gute Zusammenarbeit mit den Bahnen. Alle hätten das Ziel, die S-Bahn im gegebenen Kostenrahmen zu erstellen. Die Regierung wolle das Projekt so durchziehen, Konzeptänderungen seien nicht ohne Not vorgesehen.

**Christopher Chandiramani** beantragt, das Wort Konzeptänderungen durch Konzeptanpassungen zu ersetzen. Damit sei klar, dass nur kleinere Änderungen möglich seien.

Der **Präsident** stellt fest, dass der Vorschlag keinen Beitrag zur Klärung leiste.

**Josef Keller** bittet, realistisch zu bleiben. Eine neue Haltestelle beispielsweise habe mit dieser Bestimmung keinen Platz.

**Christopher Chandiramani** zieht seinen Antrag zurück.

Nachdem keine Rückkommensanträge gestellt werden, schliesst der **Präsident** die Beratung ab und schreitet zur Schlussabstimmung.

**Die vorberatende Kommission überweist die Vorlage mit 16:1 Stimmen ohne Enthaltungen dem Kantonsrat.**

Der Präsident schliesst um 15.20 Uhr die Diskussion über die erste Vorlage ab. Er heisst Tom Zuber zur Diskussion über die beiden Vorfinanzierungsvorlagen willkommen.

### *Kantonsratsbeschluss über Volksinitiative "Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten" (29.09.04)*

## **6. Eintretensdiskussion**

**Josef Keller** leitet die Diskussion ein mit der Bemerkung, dass die Regierung die Initiative, die breit und in allen Regionen abgestützt sei, unterstütze. Vorfinanzierungen seien für die Kantone ein unangenehmes Thema. Es sei betrüblich, dass der Bund nicht in der Lage sei, vom Parlament beschlossene Projekte zu finanzieren. Er erwähnt die bereits am Vormittag angesprochenen Vorfinanzierungen im Kanton Zürich, Luzern oder St.Gallen.

Es stellen sich verschiedene Fragen:

- Die Zulässigkeit müsse auf kantonaler Ebene bestehen. Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung wäre diese gegeben.
- Die Zulässigkeit müsse auch auf Bundesebene gegeben sein. Der Bund müsse den Vorfinanzierungen zustimmen. Die Kantone seien darauf angewiesen zu wissen, zu welchen Bedingungen die Vorfinanzierungen erfolgen würden und zu welchem Zeitpunkt der Bund zurückzahle. Eine spezielle Situation liege beim Infrastrukturfonds vor, da dieser wie dargelegt eventuell aufgestockt würde.
- Grundsätzlich seien Vorfinanzierungen nicht in Ordnung. Die reichen Kantone, die sich solche leisten könnten, seien bevorteilt. Aus ordnungspolitischen Gründen seien "cantons à deux vitesses" nicht erwünscht.
- Man komme um Vorfinanzierungen nicht herum, sie hätten aber verantwortungsbewusst zu erfolgen. Dies treffe im vorliegenden Fall mit den Vorfinanzierungen des FinöV-Fonds in der Höhe von 10 Millionen Franken und des Infrastrukturfonds in der Höhe von 20 Millionen Franken ohne Zweifel zu.
- Wenn der Kanton keine Vorfinanzierungen tätige, würden es andere unabhängig davon machen.

Die Regierung sei der Auffassung, dass man nicht aus ordnungspolitischen Gründen in Schönheit untergehen wolle, sondern die gesetzliche Grundlage für zukünftige Vorfinanzierungen zu schaffen sei. Es würde auch die Grundlage geschaffen, analog zu Strassenbau- und öV-Beiträgen auch für Vorfinanzierungen das obligatorische Finanzreferendum auszuschliessen.

Der **Präsident** präzisiert auf Anfrage, dass die beiden Geschäfte zur Vorfinanzierung getrennt diskutiert würden.

**Thomas Ammann** erklärt kurz und bündig, dass die CVP für Eintreten sei und Zustimmung beantrage.

**Marianne Steiner** stellt die Verständnisfragen, ob es sich beim 4. Nachtrag zum GöV um einen Gegenvorschlag zur Initiative handle und ob es nur bei der Volksinitiative zu einer Abstimmung komme.

**Josef Keller** und **Marc Mächler** erklären, dass mit dem 4. Nachtrag die Volksinitiative bereits umgesetzt werde. Daher gebe es keine Abstimmung über die Initiative, wenn der Kantonsrat der Vorlage zustimme, sondern nur über den 4. Nachtrag, falls ein Referendum zustande komme.

Der **Präsident** weist schliesst die Eintretensdiskussion und lässt abstimmen, ob die vorberatende Kommission auf die Vorlage eintreten will.

**Die vorberatende Kommission beschliesst mit 16:0 Stimmen bei 1 Enthaltung Eintreten auf die Vorlage.**

## 7. Spezialdiskussion

**August Wehrli** unterstützt den Vorschlag der Regierung, das Begehren der Volksinitiative mit dem 4. Nachtrag zum GöV umzusetzen.

Nachdem keine Diskussion zum Bericht und zum Entwurf zum Kantonsratsbeschluss erfolgt, schreitet der **Präsident** zur Schlussabstimmung.

**Die vorberatende Kommission überweist die Vorlage mit 16:0 Stimmen bei 1 Enthaltung dem Kantonsrat.**

Der Präsident schliesst die Diskussion über die zweite Vorlage ab.

## *IV. Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (22.09.14)*

### 8. Eintretensdiskussion

**Peter Hartmann** äussert sich im Namen der SP. Die Fraktion sei für Eintreten. Er zeigt sich überrascht, dass mit dem 4. Nachtrag die gesetzliche Grundlage geschaffen würde, ohne dass hier die Anliegen der Initianten konkret aufgenommen seien. Die Initianten würden Taten und ein Vorantreiben der Projekte erwarten. Nachdem sich die Ostschweizer Regierungen skeptisch zu Vorfinanzierungen geäussert hätten, erwarte er auf Grund der Initiative, dass sich die Regierung für die Beschleunigung einsetze. Dies sei mit Kantonsratsbeschlüssen auch ohne Gesetzesänderung möglich. Hier sei der politische Willen der Regierung gefordert. Es dürfe nicht sein, dass sich die Ostschweiz diesbezüglich defensiv verhalte, während sich die anderen Regionen mit offensivem Verhalten Standortvorteile verschaffen würden.

**Thomas Ammann** äussert sich im Namen der CVP. Die Fraktion sei für Eintreten, sie teile aber die finanzpolitische Ansicht der Regierung, dass kein Sonderkredit für Vorfinanzierungen geschaffen werden soll. Es sei der richtige Weg, die Vorfinanzierung gesetzlich zu regeln. Der Ausbau des öV solle weiterhin über die mehrjährigen, vom Kantonsrat erlassenen öV-Programme geplant werden. Es sei verständlich, dass die Initianten der Volksabstimmung konkrete Projekte nennen würden. Einige Vorhaben, zum Beispiel der Ausbau zwischen Buchs und Sargans, seien auf dem richtigen Weg. Dies könne in einem Kommissionsauftrag, in dem die Regierung eingeladen würde, die Planung zu den bekannten Projekten gemäss Volksinitiative voranzutreiben.

**Marianne Steiner** findet es traurig, dass man den Bund bevorschussen müsse, da dieser seinen Verpflichtungen nicht nachkommen könne. Sie stellt die Verständnisfrage, ob über eine Vorlage wie die S-Bahn, die nun fürs Volk komme, mit dem 4. Nachtrag nicht mehr vom Volk befunden würde, wenn der Betrag kleiner als 6 Millionen Franken sei. (Anmerkung: gemeint waren vermutlich Beträge grösser als 15 Millionen Franken.)

Der **Präsident** erteilt Josef Keller das Wort, nachdem keine weiteren Eintretensvoten erfolgt sind.

**Josef Keller** betont, dass an der Sitzung der ORK nicht beschlossen worden sei, dass die Ostschweizer Kantone gegen Vorfinanzierungen seien. Dies sei in den Medien zu hart formuliert worden. Sie hätten grundsätzliche Vorbehalte gegenüber Vorfinanzierungen nationaler Aufgaben. Die Regierung sei angesichts der S-Bahn-Vorlage in bestimmten Fällen für Vorfinanzierungen. Die Ostschweizer Regierungen seien aber der Ansicht, dass sowohl der FinöV- wie der Infrastrukturfonds so zu äufnen seien, dass der Bund seinen Pflichten nachkommen könne. Zur Frage von Marianne Steiner führt er aus, dass auf gesetzlicher Ebene sowohl Strassen- wie öV-Beiträge an die Verkehrsinfrastrukturen als Ausnahme vom obligatorischen Finanzreferendum ausgeschlossen seien. Die S-Bahn-Vorlage sei wie bereits dargelegt wegen der Vorfinanzierung dem obligatorischen Referendum unterstellt. Die gesetzliche Grundlage werde nun geschaffen, dass Vorfinanzierungen A-fonds-perdu-Beiträgen gleichgestellt würden. Bis 6 Millionen Franken sei die Regierung zuständig, darüber der Kantonsrat (vorbehältlich des fakultativen Referendums). Die Obergrenze von 15 Millionen Franken entfalle mit dem 4. Nachtrag auch für Vorfinanzierungen.

Der **Präsident** stellt fest, dass die Eintretensdiskussion erschöpft sei und lässt abstimmen, ob die vorberatende Kommission auf die Vorlage eintreten will.

**Die vorberatende Kommission beschliesst mit 16:1 Stimmen ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage.**

## 9. Spezialdiskussion

### *Artikel 16 bis (neu)*

Der **Präsident** erkundigt sich, ob er richtig verstanden habe, dass man explizit den öffentlichen Personenverkehr fördern wolle, auch wenn Massnahmen für den Personen- und den Güterschienenverkehr vorfinanziert werden könnten.

**Tom Zuber** bestätigt, dass Vorfinanzierungen von reinen Güterverkehrslinien nicht möglich wären. Die Bahnlinien würden in der Regel gemischt, also sowohl für den Personen- wie den Güterverkehr genutzt. Für diese Strecken müssten Vorfinanzierungen gesamtheitlich möglich sein. Es nütze nichts, den Teil der Massnahmen für den Personenverkehr vorzufinanzieren, wenn die dem Güterverkehr dienenden Ausbauten nicht realisiert würden.

**Marc Mächler** hat Klärungsbedarf. Für den Güterverkehr sei der Bund zuständig, der Kanton zahle hingegen für den Personenverkehr im Rahmen seiner Kompetenzen.

**Tom Zuber** erläutert, dass es bei der Vorfinanzierung immer um Bundesbeiträge und damit Aufgaben des Bundes gehe.

Der **Präsident** hält fest, dass mit dem 4. Nachtrag Vorfinanzierungen nur möglich seien, wenn sie dem öffentlichen Personenverkehr dienen.

**Ruedi Blumer** kommt in den Sinn, man habe auch Vorfinanzierungen von HGV-Projekten im Ausland getätigt. Er möchte wissen, ob dies mit dem 4. Nachtrag möglich wäre.

**Josef Keller** präzisiert, der Bund und nicht die Kantone hätten HGV-Projekte vorfinanziert. Er würde es nicht wagen, als Kanton Vorfinanzierungen im Ausland zu tätigen, die Frage sei theoretischer Natur. Hingegen sollen Beiträge an ausserkantonalen Infrastrukturen möglich sein, wenn sie für den Kanton von Bedeutung seien. Dies gelte für die Durchmesserlinie in Zürich oder die Überwerfung Dorfnest bei Kloten.

Damit ist für den **Präsidenten** geklärt, dass der Nutzen für den Kanton im Fokus stehen und die Massnahme im Inland erfolgen müsse, um Vorfinanzierungen zu leisten.

**Marianne Steiner** möchte wissen, ob es üblich sei, die Darlehen zinslos zu gewähren, oder ob in Vereinbarungen auch Zinsen verlangt werden könnten.

Gemäss **Josef Keller** seien in den ihm bekannten Vereinbarungen die Darlehen zinslos. Ausgeschlossen sei eine Verzinsung nicht, aber für den Bund sei kein Interesse daran vorhanden.

**Marianne Steiner** bemerkt, dass die Mittel irgendwo beschafft werden müssten, wenn der FinöV-Fonds wie erwähnt aufgestockt würde. Der Strassenverkehr komme wieder zur Kasse. Als Autofahrerin und damit Vertreterin der Autofahrenden und angesichts der bevorstehenden Kosten könne sie die Vorlage nicht unterstützen.

Der **Präsident** nimmt die Bemerkung zur Kenntnis. Die Frage sei am Vormittag à fond diskutiert worden.

#### *Artikel 21*

**Marc Mächler** fragt, warum für öV-Beiträge die Referendumsgrenze von 6 Millionen Franken gelte und nicht die ansonsten übliche von 3 Millionen Franken.

**Tom Zuber** erläutert, dass diese Grenze aus dem GöV stamme und im Gesetz über Referendum und Initiative und übernommen worden sei.

**Walter Freund** hat eine Verständnisfrage, ob unter Bst. c) mit "Staat" der Bund oder der Kanton gemeint sei.

**Josef Keller** führt aus, dass in neuen Gesetzen der Begriff Kanton verwendet werde, bei Nachträgen zu bestehenden Gesetzen hingegen das Wort Staat weiterhin Bestand habe.

Der **Präsident** schliesst die Diskussion über den Entwurf der Regierung zum 4. Nachtrag ab und tritt auf den als "Ziffer 6" bezeichneten Antrag der SP ein, den Ruedi Blumer in der Zwischenzeit den Sitzungsteilnehmenden verteilt hat. Es handle sich dabei wie bereits diskutiert nicht wie ursprünglich vorgesehen um einen Antrag einer zusätzlichen Ziffer im Beschluss zur S-Bahn-Vorlage, sondern um einen Kommissionsauftrag an die Regierung.

Wortlaut des Antrags:

"Die Regierung wird eingeladen, die Planung:

- a) eines Doppelspurabschnitts zwischen Buchs und Sargans,
  - b) einer geeigneten Verstärkung der Infrastruktur für die Verbesserung der Fahrlage zwischen Wil und St.Gallen sowie
  - c) einer Optimierung der S-Bahn-Halte zwischen Sargans und Rapperswil
- an die Hand zu nehmen, voranzutreiben, und ggf. die notwendigen Mittel für die Planung zur Verfügung zu stellen."

**Marc Mächler** stellt die formale Frage, ob es sich um eine zusätzliche gesetzliche Bestimmung handle oder einen separaten Auftrag handle. In diesem Fall sei die Schlussabstimmung zum 4. Nachtrag jetzt durchzuführen.

Der **Präsident** bestätigt, dass es um einen Kommissionauftrag und nicht eine Änderung des Gesetztextes gehe. Er bleibt dabei, die Schlussabstimmung nach der Diskussion über den Auftrag zu führen.

**Thomas Ammann** möchte wissen, ob sich die im Antrag genannten Objekte mit den vier im Initiativtext erwähnten Projekten decken würden.

**Peter Hartmann** erläutert, dass die Bst. a) von der FDP eingebracht worden sei und die SP den Antrag mit den Bst. b) und c) ergänzt habe. Es ginge darum, die drei Teilgebiete der Initiative abzudecken und die Regierung zu beauftragen, die Planungen in diesen drei Regionen mit Handlungsbedarf anzugehen. Die Initianten wollten den politischen Willen sehen, dass nicht nur zwischen Buchs und Sargans, sondern auch im Linthgebiet oder im Fürstenland die Probleme gelöst und die nächsten Schritte vorangetrieben würden.

**Thomas Ammann** ist der Ansicht, dass Signale auch hinsichtlich der Volksabstimmung über die S-Bahn auszusenden seien. Mit dem Auftrag würde dem Willen der Initianten entsprochen. Es gehe ja nicht darum, über die Realisierung abzustimmen, sondern effektiv die teilweise bereits angegangenen Planungen voranzutreiben und die entsprechenden Mittel zur Verfügung zu stellen.

**Ruedi Blumer** präzisiert auf Anfrage des Präsidenten, dass in Bst. c) das Wort "Halte" zu streichen sei. Es gehe um die Optimierung der S-Bahn aus Gesamtsicht des Kantons.

**Marc Mächler** ist nicht sehr glücklich, dass der ursprüngliche Vorschlag der FDP um zwei weitere Punkte ergänzt worden sei. Es gehe nicht darum, Wunschprogramme zu formulieren. Er möchte gerne wissen, wo bereits geplant würde.

**Josef Keller** geht auf die drei Punkte ein:

- Zu Bst. a) gebe es einen Vertragsentwurf zwischen SBB und dem Kanton, der demnächst unterschrieben werde. Der Kanton verpflichte sich, im Rahmen der heute erwähnten 1. Teilergänzung AP-Ost eine Studie zu Doppelspurausbauten zwischen Buchs und Sargans in der Höhe von 150'000.- Franken zu 80 Prozent zu finanzieren. Angesichts der Interessenlage seien auch ohne gesetzliche Grundlage Gespräche mit der Region über eine Beteiligung vorgesehen, wie dies beispielsweise im Linthgebiet für die S-Bahn Obersee erfolgt sei.
- Zu Bst. b) seien im gleichen Vertrag Planungen für Kapazitätsausbauten (u.a. Zugfolgezeiten) zwischen Wil und St.Gallen enthalten. Hingegen beinhalte der Vertrag keine Planungen für Vorfinanzierungen im Kanton Zürich, die den geplanten vierten Schnellzug Zürich–St.Gallen ermöglichen würden.
- Zu Bst. c) würden nach den Abklärungen zur S-Bahn Obersee mit der Region Alternativen geprüft. Es sei eine separate Vereinbarung vorgesehen.

Die Anliegen der Initiative seien damit nicht vollumfänglich, aber zu einem grossen Teil abgedeckt. Zum Wortlaut des Antrags bemerkt Josef Keller:

- die Planungen seien nicht vom Kanton alleine, sondern mit den Bahnen voranzutreiben;
- "an die Hand zu nehmen" könne gestrichen werden, dies sei bereits erfolgt;
- wenn die Regierung die Planungen vorantreiben solle, müsse ihr der Kantonsrat auch entsprechende Mittel zur Verfügung stellen. Im Auftrag sei dies aufzunehmen.

Aus Sicht der Regierung sei ein solcher Auftrag nicht zwingend erforderlich, die Projekte seien identifiziert. Er verstehe jedoch, dass aus politischer Sicht das Anliegen der Initianten mit einem Auftrag aufgenommen würde. Der Begriff Vorfinanzierungen wecke Hoffnungen, die möglicherweise nicht alle erfüllt werden könnten. Sie seien grundsätzlich möglich, wenn es sich um Bundesprojekte handle und der Bund mit der Vorfinanzierung einverstanden sei.

**August Wehrli** kann den Ausführungen folgen, er sei für Ablehnung.

Der **Präsident** erlaubt sich als Initiant die Bemerkung, es gehe nicht nur um Hoffnungen. Die S-Bahn-Vorlage sei ein gutes Fundament für weitere Entwicklungen. Der Kantonsrat verberge sich nichts, wenn die Verträge mit der SBB bis zur Session unterschrieben seien, könne er noch anders entscheiden.

**Josef Keller** und **Tom Zuber** haben keine Zweifel, dass die Verträge zum Abschluss kämen.

Der **Präsident** möchte die politischen Signale zur Weiterentwicklung des öV aussenden und die Abstimmung über den Auftrag vornehmen. Als gemeinsamen Nenner schlägt er folgenden Wortlaut vor:

"Die Regierung wird eingeladen, die Planung:

- a) eines Doppelspurabschnitts zwischen Buchs und Sargans,
- b) einer geeigneten Verstärkung der Infrastruktur für die Verbesserung der Fahrlage zwischen Wil und St.Gallen sowie
- c) einer Optimierung der S-Bahn zwischen Sargans und Rapperswil voranzutreiben."

**Marc Mächler** geht davon aus dass die Verträge bis zur Aprilsession unterschrieben seien. In diesem Fall unterstütze er den Auftrag heute, aber nicht mehr an der Session. Der Kantonrat müsse keine Aufträge erteilen, welche die Regierung bereits ausführe.

**Josef Keller** fordert zwei Ergänzungen: einerseits treibe die Regierung die Planungen nicht alleine, sondern mit den Bahnunternehmungen voran, andererseits müsse der Kantonrat die entsprechenden Kredite zur Verfügung stellen. Am liebsten möchte er auch die Gemeinden in die Pflicht nehmen, es sei redlich, dass sie zumindest bei der Projektierung nicht nur fordern, sondern auch ohne gesetzliche Grundlage ihren Beitrag leisten würden.

Der **Präsident** sichert im Namen der beiden aus der Region Sarganserland-Werdenberg anwesenden Gemeindepräsidenten zu, dass es kein Problem sei, dass die Regierung entsprechende Mittel der Gemeinden erhalten werde.

Der Präsident stellt Abstimmungsreife fest und nimmt die Schlussabstimmung zum 4. Nachtrag vor.

**Die vorberatende Kommission überweist die Vorlage mit 16:1 Stimmen ohne Enthaltungen dem Kantonsrat.**

Er lässt über den folgenden Antrag auf Erlass eines Auftrages abstimmen:

"Die Regierung wird eingeladen, die Planung:

- a) eines Doppelspurabschnitts zwischen Buchs und Sargans,
- b) einer geeigneten Verstärkung der Infrastruktur für die Verbesserung der Fahrlage zwischen Wil und St.Gallen sowie
- c) einer Optimierung der S-Bahn zwischen Sargans und Rapperswil mit den Bahnunternehmen voranzutreiben, die entsprechenden Planungsstudien auszulösen und dem Kantonsrat die dazu erforderlichen Kredite zu beantragen."

**Die vorberatende Kommission stimmt dem Kommissionsauftrag mit 13:3 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.**

## 10. Bestimmung des Kommissionssprechers

Die vorberatende Kommission ist einverstanden, dass der Präsident die Berichterstattung im Kantonsrat übernimmt.

## 11. Frage der Medien-Information

Die vorberatende Kommission ist einverstanden, dass eine Medienmitteilung verbreitet wird. Sie erteilt dem Volkswirtschaftsdepartement den Auftrag, eine Medienmitteilung zu entwerfen und dem Präsidenten vorzulegen.

## 12. Varia

Ruedi Blumer möchte über den Stand seiner vor 1½ Jahren eingebrachten, hängigen Motion informiert werden. Josef Keller rät dem Motionär, die Motion angesichts der heute diskutierten S-Bahn-Vorlage zurückzuziehen. Ruedi Blumer hat den Rat verstanden und überlegt sich diesen Schritt.

Der **Präsident** schliesst um 16.15 Uhr die Sitzung. Er dankt allen Anwesenden für die Mitarbeit sowie für die ausführlichen Diskussionen am Vormittag und den speditiven Abschluss am Nachmittag.

St.Gallen, 24. März 2010

Der Präsident der vorberatenden  
Kommission:



Beat Tinner

Der Protokollführer:



Laurent Reusser