

## Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2008

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 9. Oktober 2007

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	1
1. Umfeld und Reformen .....	2
1.1. Ausgangslage .....	2
1.2. Revision Eisenbahngesetz .....	2
1.3. Bahnreform 1 .....	2
1.4. Bahnreform 2: Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr .....	3
2. 9. Rahmenkredit 2007 bis 2010 des Bundes .....	4
2.1. Übergangslösung .....	4
2.2. Regelung.....	4
3. Investitionsbedarf .....	5
3.1. Bedeutung des Unternehmens.....	5
3.2. Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand .....	5
3.3. Investitionsplan 2007 bis 2010 .....	5
3.4. Mittelbedarf 2008.....	7
4. Finanzierung .....	9
4.1. Gesetzliche Grundlagen .....	9
4.2. Kostenteiler .....	9
4.3. Beteiligung Bund-Kantone.....	10
4.4. Zuständigkeit zur Beschlussfassung.....	10
5. Antrag .....	11
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2008).....	12

### Zusammenfassung

*Die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU; so genannte Privatbahnen) werden wie bisher über Rahmenkredite des Bundes finanziert. Der Ende 2006 ausgelaufene 8. Rahmenkredit wurde durch einen 9. Rahmenkredit des Bundes für die Jahre 2007 bis 2010 abgelöst. Die bestehenden Finanzierungsinstrumente werden mit einigen Anpassungen weitergeführt, wobei sich die Investitionsvereinbarungen in der Regel nicht mehr auf einzelne Projekte beziehen. Vielmehr wird den KTU der gesamte, nicht durch Abschreibungsmittel gedeckte Investitionsbedarf eines Jahres über eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und den betroffenen Kantonen zur Verfügung gestellt.*

*Die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) hat dem Bund mit ihrem Mittelfristplan 2007 bis 2010 den Investitionsbedarf für das Jahr 2008 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz. Den Investitionsbedarf für die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen (Wattwil/Lichtensteig) hat die SOB separat ausgewiesen. Die Finanzierung der*

*Infrastrukturen für den Süd- und Ostteil der SOB und für die Anlagen in Wattwil/Lichtensteig werden über separate Finanzierungsvereinbarungen geregelt. Gegenstand dieser Vorlage ist die Finanzierung von Investitionen für den Ostteil des SOB-Bahnnetzes.*

*Die SOB weist gemäss Mittelfristplan 2007 bis 2010 für das Jahr 2008 einen ungedeckten Investitionsbedarf von Fr. 23'251'000.– für den Ostteil des Bahnnetzes aus. Davon kann sie aus eigenen Mitteln Fr. 7'087'000.– finanzieren. Die SOB beantragt dem Bund und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau, ein bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 16'164'000.– zu gewähren.*

Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2008.

## **1. Umfeld und Reformen**

### **1.1. Ausgangslage**

Ein wichtiges Element der Schweizer Verkehrspolitik ist die Bahnreform. Sie ist als Prozess zu verstehen, der darauf abzielt, den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Das historisch gewachsene System wurde 1996 mit der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) und 1999 mit der Bahnreform 1 schrittweise umgestaltet. Dieser Reformprozess soll nun fortgesetzt werden, jedoch nur in einem weiteren Teilschritt mit der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (abgekürzt RÖVE) anstelle der angekündigten Bahnreform 2.

### **1.2. Revision Eisenbahngesetz**

Am 1. Januar 1996 ist die Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung mit der Revision EBG in Kraft getreten. Ein wesentlicher Punkt war die Einführung des Bestellprinzips, zudem wurden für den Regionalverkehr die Unterschiede in der Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und -unternehmen beseitigt. Die Bestellung des Regionalverkehrs erfolgt nun stets gemeinsam durch Bund und Kantone, unabhängig davon, welches Unternehmen die Leistung erbringt.

Das Bestellprinzip bedeutet, dass Defizite nicht mehr nachträglich abgedeckt werden. Bund und Kantone bestellen die Angebote der KTU zu einem auf Grund einer Planrechnung im Voraus vereinbarten Preis. Durch dieses System der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten wird die Unternehmensverantwortung gestärkt. Voraussetzung für diesen Systemwechsel war der Übergang zu einem Spartenmodell (Unterteilung der Betriebskosten- und Leistungsrechnung in bestimmte Sparten, z.B. Infrastruktur, regionaler Personenverkehr, Wagenladungsverkehr).

### **1.3. Bahnreform 1**

Die erste Stufe der Bahnreform wurde am 1. Januar 1999 verwirklicht. Sie enthielt vier Massnahmen für alle Bahnen, nämlich:

- die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr;
- den Netzzugang;
- die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abgeltungen;
- die Liberalisierung des Güterverkehrs.

Folgende drei Massnahmen zielten auf die Verselbständigung der Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) ab: Die Beziehung zwischen Staat und Unternehmen wurde neu geregelt, die SBB erhielten eine neue Rechtsform (spezialgesetzliche Aktiengesellschaft) und wurden entschuldet.

Auf Ebene der Europäischen Union (abgekürzt EU) befasst sich die Richtlinie 91/440 mit diesem Themenkomplex. Die Massnahmen der Bahnreform 1 entsprechen weitgehend den Punkten, welche diese EU-Richtlinie von den Mitgliedstaaten fordert, nämlich die Staatsbahnen aus der staatlichen Verwaltung herauszulösen und auf dem Schienennetz Wettbewerb – vor allem im Güterverkehr – zu ermöglichen.

#### **1.4. Bahnreform 2: Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr**

Mit einem weiteren Reformschritt – der Bahnreform 2 – wollte der Bund unter anderem die Infrastrukturfinanzierung auf den 1. Januar 2007 neu regeln. Der Vorschlag des Bundesrates sah vor, das Schienennetz in ein Grund- und Ergänzungsnetz aufzuteilen, wobei der Bund die Finanzierungsverantwortung für das Grundnetz und die Kantone für das Ergänzungsnetz übernehmen sollen.

Die Behandlung der Botschaft zur Bahnreform 2 im eidgenössischen Parlament verzögert sich, da die eidgenössischen Räte die Vorlage in der Wintersession 2005 mit folgendem Auftrag an den Bundesrat zurückgewiesen haben:

- die Aufteilung der Bahninfrastruktur (Schienennetz) in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz entweder neu zu konzipieren oder darauf ganz zu verzichten;
- mit der neuen Konzeption der Finanzierung eine konkrete und effiziente Neuordnung der Bahnlandschaft Schweiz zu verbinden;
- die künftige Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Bahnunternehmen unter besonderer Berücksichtigung der Pensionskassenproblematik bei den KTU ausführlich darzulegen. Es sind zudem mögliche Lösungen für eine Entschuldung und Gleichstellung der KTU auch im Hinblick auf die Pensionskassen aufzuzeigen.

Umstritten war vor allem der vom Bundesrat vorgeschlagene neue Finanzierungsmodus der Bahninfrastruktur mit der Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grundnetz (finanziert allein vom Bund) und ein Ergänzungsnetz (finanziert allein von den Kantonen). Neu sollte mit dieser Vorlage auch die Sanierung der Pensionskassen von SBB und den KTU verknüpft werden.

Mit Beschluss vom 9. März 2007 hat der Bundesrat eine Botschaft mit einem Reformpaket verabschiedet. Die Vorlage stellt ein erstes Paket mit denjenigen Elementen dar, die wenig umstritten waren und in der Vernehmlassung von vielen ausdrücklich gewünscht wurden. Die RöVE umfasst folgende inhaltliche Schwerpunkte:

- Sicherheitsdienst im öffentlichen Verkehr;
- Verbesserungen der bisherigen Bahnreform (namentlich Gleichbehandlung der Transportunternehmen, bessere Übersicht über die Rechtserlasse);
- Vereinfachung des Bestellwesens.

Für die weiteren Reformpakete vorgesehen sind folgende Schwerpunkte:

- Umsetzung des EU-Rechts unter Berücksichtigung seiner Entwicklung seit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens, insbesondere der Interoperabilitätsrichtlinien und der ersten beiden «Bahnpakete», in Schweizer Recht. Zentrales Anliegen ist die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs.
- Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung: Vereinfachung des Systems und Anpassung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen an die neuen Gegebenheiten.
- Ausschreibung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen: Das Thema Wettbewerb soll umfassend diskutiert und die Gesetzesänderungen sollen breit abgestützt werden. Ziel dieses Reformpaketes wird es sein, mehr Rechtssicherheit bei den Ausschreibungen sowie

die Abstimmung dieses Instruments mit dem Bestellverfahren zu erreichen. Mit der EBG-Revision von 1996 wurde die Grundlage für den Wettbewerb im bestellten Verkehr geschaffen, eine explizite Regelung für Ausschreibungen auf Gesetzesstufe unterblieb jedoch. In der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (SR 742.101.1; abgekürzt ADFV) wurden einzelne Grundregeln aufgestellt, diese sind aber nicht sehr weitgehend. Daher wird es eines der Hauptziele sein, in diesem Bereich mehr Rechtssicherheit zu schaffen.

- Zudem ist heute die Durchführung einer Ausschreibung aufgrund der Formulierung als Kann-Vorschrift freiwillig; als Folge davon sind Ausschreibungen bisher praktisch nur im Busbereich vorgenommen worden. Eine Ausschreibung kann heute auch während der Konzessionsdauer vorgenommen werden, ohne dass dafür besondere Gründe vorliegen müssen. Dieser grosse Ermessensspielraum führt längerfristig zu einer Untergrabung des Vertrauens in den Konzessionsschutz und ist für die Rechtssicherheit nicht förderlich. Im Weiteren ist die Einführung von Wettbewerb im öffentlichen Verkehr auf die Entwicklung in der EU abzustimmen: Ein Verordnungsentwurf der EU sieht für Dienstleistungen im Bus- und Strassenbahnverkehr eine Ausschreibungspflicht vor, nimmt aber die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen über Konzessionen unterhalb eines bestimmten Schwellenwerts in Notfällen sowie den Personennahverkehr auf der Schiene generell von der Ausschreibungspflicht aus. Die einzelnen Länder sind aber frei, auch solche Leistungen auszuschreiben.
- Weiteres Vorgehen bei den Pensionskassen der SBB (abgekürzt SBB) und der KTU. Der Bundesrat hat diesbezüglich noch keine Entscheide zur Ausarbeitung einer Vorlage zur Lösung der Pensionskassenprobleme von SBB und KTU gefällt.

## **2. 9. Rahmenkredit 2007 bis 2010 des Bundes**

### **2.1. Übergangslösung**

Da die eidgenössischen Räte die Bahnreform 2 – wie bereits erwähnt – an den Bundesrat zurückgewiesen haben, musste der auslaufende 8. Rahmenkredit zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen (Substanzerhalt und Erweiterungsinvestitionen) der KTU Ende 2006 abgelöst und ein neuer 9. Rahmenkredit über 800 Mio. Franken für die Jahre 2007 bis 2010 im Sinne einer Übergangslösung geschaffen werden. Der Bund führt die bisherigen Instrumente über Rahmenkredite weiter, hat jedoch einzelne Instrumente an die neuen Gegebenheiten angepasst, soweit dies die bestehenden Gesetze zulassen.

Die Investitionsvereinbarungen gemäss 9. Rahmenkredit 2007 bis 2010 des Bundes beziehen sich in der Regel nicht mehr auf einzelne Projekte. Vielmehr wird den KTU der gesamte, nicht durch Abschreibungsmittel gedeckte Investitionsbedarf eines Jahres über eine Darlehensvereinbarung mit Bund und den betroffenen Kantonen zur Verfügung gestellt.

### **2.2. Regelung**

Die geplanten ungedeckten Kosten für den Betrieb der Infrastruktur einschliesslich Abschreibungen und Direktabschreibungen werden nach bisherigem Muster mit einer Angebotsvereinbarung nach Art. 49 EBG für jedes Kalenderjahr durch Bund und beteiligte Kantone finanziert. Der darüber hinausgehende Investitionsbedarf für die Infrastruktur wird mit unverzinslichen Darlehen finanziert. Für jedes Jahr wird eine Finanzierungsvereinbarung nach Art. 56 EBG abgeschlossen, in der die durch Bund und beteiligte Kantone zu erbringenden Anteile festgehalten sind.

Die zugesicherten Investitionsbeiträge von Bund und Kantonen gelten jeweils als Maximalbeiträge. Sie dürfen nur für Projekte verwendet werden, die in der vom BAV geprüften Offerte und im Mittelfristplan enthalten sind.

Die KTU sind für die bauliche, finanzielle und terminliche Kontrolle der mit Investitionsbeiträgen finanzierten Projekte verantwortlich. Sie führen ein laufendes Projektcontrolling. Jeweils Mitte Jahr erstellen die Unternehmen einen Zwischenbericht, den sie dem BAV und den Kantonen vorlegen. Werden aufgrund des Zwischenberichts negative Kostenentwicklungen (Mehrkosten) festgestellt, müssen die Unternehmen entsprechende Massnahmen ergreifen. Erachtet das BAV die Massnahmen als ungenügend, so kann von den Unternehmen beispielsweise die Einführung einer Blockierungsplanung oder Kompensationsmassnahmen gefordert werden.

Die KTU erstellen je Projekt einen Schlussbericht und die Schlussabrechnung innert nützlicher Frist. Die Frist beträgt im Regelfall höchstens 6 Monate. Im Schlussbericht über die Projekte müssen die Unternehmen die mutmasslichen Einsparungen bzw. Folgekosten des realisierten Projektes aufzeigen. Dabei sind insbesondere die neu anfallenden und wegfallenden Abschreibungen, Unterhaltskosten sowie die zu erwartenden Mehrerlöse zu beziffern. Das BAV prüft die Schlussprüfung und informiert die Unternehmen sowie die Kantone.

### **3. Investitionsbedarf**

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

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

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

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

Im Jahr 2006 beförderte die SOB 11,58 Mio. Personen. Die Leistungen des Unternehmens wurden von den Kantonen Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie vom Bund im Jahr 2006 mit 49,30 Mio. Franken abgegolten. Daran beteiligte sich der Kanton St.Gallen mit 6,36 Mio. Franken.

Der Bund sowie die Kantone Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau gewährten der SOB bisher, einschliesslich der ehemaligen BT, Investitionsbeiträge von 429,6 Mio. Franken. Der st.gallische Anteil belief sich insgesamt auf rund 116,1 Mio. Franken.

#### **3.3. Investitionsplan 2007 bis 2010**

Die Investitionspolitik der SOB konzentriert sich in den Jahren 2007 bis 2010 in erster Linie auf die folgenden Bereiche:

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

Die SOB hat dem Bund mit ihrem Mittelfristplan den Investitionsbedarf für die Jahre 2007 bis 2010, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz, angemeldet. Den Investitionsbedarf für die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen (Wattwil/Lichtensteig) hat die SOB separat ausgewiesen. Die Finanzierung der Infrastrukturen für den Süd- und Ostteil des SOB-Netzes sowie die Finanzierung der Anlagen in Wattwil und Lichtensteig durch den Bund werden über separate Vereinbarungen geregelt. Für die Zusicherung des st.gallischen Anteils an den Investitionen für den Südteil des SOB-Bahnnetzes ist aufgrund der Kreditsumme die Regierung zuständig. Im Gegensatz dazu muss der Kantonsrat den Anteil des Kantons St.Gallen an den Investitionen für den Ostteil des SOB-Bahnnetzes zusichern, da der Beitrag über 6 Mio. Franken liegt.

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

Dafür sieht der Mittelfristplan der SOB folgende wesentliche Investitionsprojekte mit Baubeginn bzw. Beschaffung in den Jahren 2007 bis 2010 vor:

- Gleisumbau Bahnhof Häggenschwil–Winden;
- Gleiserneuerungen auf dem Abschnitt Waldbachviadukt–Aeschunnel–Mogelsberg–Brunnadern ;
- Gleis- und Weichenerneuerungen auf dem Abschnitt St.Gallen–Herisau–Schachen;
- Verbesserung Stromversorgung (Hilfsleitung Brunnadern–Neukirch–Egnach);
- Stellwerkersatz in Schachen, Brunnadern, Mogelsberg, Ebnat-Kappel, Krummenau, Nesslau;
- Umbau Bahnhof Nesslau;
- Doppelspurausbau Roggwil–Berg;
- Publikumsinfo-Anlagen;
- Einführung Betriebsfunk GSM-R und Zugsicherungssystem ETCS;
- Verkaufsstellen, Bahnhofdesign;
- Erhöhung der Perrons auf P55 (Behindertengleichstellung);
- Wasserisolationen Weissenbach-, Spitzmühle-, Thur-Viadukt;
- Konsolidierung Schottertrog Aeschviadukt;
- Sanierungs- und Sicherheitsmassnahmen im Bruggwald- und Wasserfluchtunnel;
- Ersatz Streckenkabel Wattwil–Ebnat-Kappel–Nesslau;
- Ersatz Fahrleitungsfahrzeug Ost.

Für die verbleibende Programmperiode des 9. Rahmenkredits 2007 bis 2010 hat die SOB folgenden Darlehensbedarf angemeldet:

	2008	2009	2010
Total Investitionen	23'251'000	23'028'000	24'583'000
Finanziert über Abschreibungsmittel	-7'087'000	-7'671'000	-8'323'000
<b>Total ungedeckter Darlehensbedarf</b>	<b>16'164'000</b>	<b>15'357'000</b>	<b>16'260'000</b>

### 3.4. Mittelbedarf 2008

Gemäss Mittelfristplan und Offerte 2008 sollen im Jahr 2008 folgende Investitionen im Ostteil des Bahnnetzes verwirklicht werden:

<i>Objekt</i>	<i>Anteil in Fr.</i>
<p>1 <i>Hilfsleitung Ramsen-Brunnadern (10. Investitionsvereinbarung)</i> Der Bau der Hilfsleitung Ramsen-Brunnadern ist in der 10. Investitionsvereinbarung enthalten. Der Bau der Hilfsleitung dient der Verbesserung der mangelhaften Spannungsverhältnisse des Fahrstroms zwischen Romanshorn und Wattwil. Die Arbeiten erfolgen in Etappen.</p>	500'000.– <sup>1</sup>
<p>2 <i>Oberbauerneuerungen Waldbachviadukt-Brunnadern (2. Etappe)</i> Der 6 km lange Abschnitt wurde in den Jahren 1977 bis 1981 mit Einzelauswechslungen von Schienen und Schwellen letztmals teilerneuert. Die Untergrundverhältnisse sind schlecht und es fehlt der notwendige Unterbau. Er soll zusammen mit der Gleiserneuerung mittels Foundationsschicht eingebaut werden.</p>	7'067'000.–
<p>3 <i>Gleis- und Weichenerneuerungen Gübsen-Herisau</i> Das Streckengleis von ca. 430 Meter sowie die veralteten Gleisanlage im Bahnhofbereich Herisau müssen erneuert werden. Auf der Strecke soll neben dem Oberbauersatz eine Foundationsschicht eingebaut werden. Im Jahr 2008 werden die entsprechenden Planungsarbeiten für dieses Vorhaben aufgenommen.</p>	200'000.–
<p>4 <i>Stellwerkersatz Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau</i> Die technisch veralteten und personalintensiven Stellwerke in Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau müssen im Zusammenhang mit der Automatisierung der Strecke Wattwil-Nesslau ersetzt werden. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.</p>	3'100'000.–
<p>5 <i>Umbau Bahnhof Nesslau</i> Der Bahnhof Nesslau ist mit all seinen Anlageteilen am Ende seiner Lebensdauer. Die Gleisanlagen stammen aus dem Jahr 1973, die Perronanlagen sind den Kunden kaum mehr zumutbar. Das Projekt bringt eine grosse Reduktion der Gleisanlagen nicht zuletzt durch den Wegfall des Güterverkehrs. Die neue Anlage soll mit behindertengerechten Perrons P55 ausgerüstet werden. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.</p>	1'000'000.–
<p>6 <i>Doppelspurausbau Roggwil-Berg</i> Dieses Bauvorhaben ist Bestandteil des Projekts AP-Ost/S-Bahn St.Gallen und beinhaltet eine ca. 1,7 km lange Doppelspur sowie den Ausbau des Bahnhofs Roggwil-Berg mit behindertengerechten Zwischenperron P55 sowie gleisfreier Erschliessung der Perrons. Die Projektierung erfolgt in den Jahren 2007-2009, die Ausführung in den Jahren 2010 bis 2012.</p>	400'000.–

<sup>1</sup> Der st.gallische Anteil an dieses Objekt wurde bereits zugesichert bzw. Fr. 224'250.– über die 10. Investitionsvereinbarung nach Art. 56 EBG bereits verpflichtet.

	<i>Objekt</i>	Anteil in Fr.
7	<i>Publikums-Info-Anlagen, Teil Ost (2. Etappe)</i> Die Kommunikationsanlagen der SOB sind veraltet und zu ersetzen. Zudem werden neue Funktionen für die Kundeninformation und Sicherheit gefordert, welche mit den heutigen Anlagen nicht zu verwirklichen wären. Gleichzeitig werden mit dieser Investition auch Auflagen aus dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt.	1'000'000.–
8	<i>Verkaufsstellen / Bahnhofdesign (2. Etappe)</i> Das Erscheinungsbild der SOB-Bahnhöfe ist heute uneinheitlich, unvollständig und alt. Ein Nachholbedarf ist – auch im Vergleich zu andern Bahnunternehmen – ausgewiesen. Mit der Umstellung von Bahnhöfen auf Selbstbedienung (bereits erfolgt bzw. in Planung) gingen bisher keine baulichen Veränderungen einher. Mit dem Projekt soll der Kundennutzen maximiert sowie Kundenführung und Information auf das heutige Niveau gebracht werden. Es werden ähnliche und bewährte Gestaltungselemente wie bei den SBB eingesetzt. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen. Gleichzeitig werden mit dieser Investition auch Auflagen aus dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt.	865'000.–
9	<i>Erhöhung der Perronanlagen P55, Massnahmen für Behindertengleichstellung (2. Etappe)</i> Diese Position enthält weitere bauliche Infrastrukturmassnahmen an verschiedenen Haltepunkten, welche im Rahmen des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes bis spätestens 2023 auf den vorgeschriebenen Stand gebracht werden müssen.	1'620'000.–
10	<i>Wasserisolation Spitzmühle-Viadukt</i> Der Einbau einer Wasserisolation mit Neuversetzen der längs verlaufenden Abdecksteine soll eine lange unbeschränkte Nutzung sicherstellen. In früheren Jahren wurde bei diesen Viadukten unter dem Gleis die seit Bau des Viaduktes bestehende Auffüllung mit Abbruchmaterial mittels Einbau einer Betonplatte ersetzt bzw. geschützt. Nun soll noch die Isolation gegen eindringendes Meteorwasser und dessen Ableitung nach aussen nachgeholt werden. Diese Massnahme ist für eine lange Lebensdauer eines solchen Bauwerkes von grosser Wichtigkeit.	100'000.–
11	<i>Wasserisolationen Thur-Viadukt</i> In früheren Jahren wurde bei verschiedenen Viadukten unter dem Gleis die seit Bau der Viadukte bestehende Auffüllung mit Abbruchmaterial mittels Einbau einer Betonplatte ersetzt bzw. geschützt. Wegen fehlender Isolation dringt das anfallende Oberflächenwasser in die tragende Gewölbekonstruktion ein. Auch bei diesem Bauwerk ist vorgesehen, eine Isolation gegen eindringendes Meteorwasser anzubringen. Diese Massnahme soll eine lange Lebensdauer des Bauwerks garantieren.	800'000.–
12	<i>Fahrleitungsfahrzeug Ost (2. Etappe)</i> Das Unternehmen muss ein neues Fahrleitungsfahrzeug beschaffen, da es über kein wirtschaftliches Unterhaltsfahrzeug mehr verfügt. Zurzeit werden Übergangslösungen angewendet, welche unwirtschaftlich sind und teilweise nicht den Sicherheitsstandards entsprechen.	900'000.–



<i>Objekt</i>	<i>Anteil in Fr.</i>
13 <i>Nicht aktivierbare Investitionen / Erneuerung diverser kleinerer Objekte</i>	5'699'000.–
Total Investitionsbedarf	<u>23'251'000.–</u>
Finanziert über Abschreibungsmittel	-7'087'000.–
<b>Total Investitionsdarlehen</b>	<b><u>16'164'000.–</u></b>

Mit der aufgeführten Objektliste wird der Investitionsbedarf der SOB für das Jahr 2008 verbindlich festgelegt. Soweit diese Investitionen die verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigen, können Bund und Kantone den Transportunternehmen zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewähren.

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

## **4. Finanzierung**

### **4.1. Gesetzliche Grundlagen**

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

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

### **4.2. Kostenteiler**

Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen die Mitwirkung der interessierten Kantone voraus. Die Kantonsanteile werden nach Art. 61 und Art. 53 Abs. 1 EBG unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen der Kantone in der Regel alle vier Jahre neu berechnet. Der Anhang zur eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2; abgekürzt KAV) enthält die aktuellen Kantonsbeteiligungen für die Kalenderjahre 2004 bis 2007. Sie müssen auf den 1. Januar 2008 neu festgelegt werden. Diese Neuberechnung fällt mit den Änderungen der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung Bund-Kantone (NFA) zusammen.

Mit Inkrafttreten des NFA werden erstmals separate Schlüssel zur Finanzierung der ungedeckten Kosten des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs und der gemeinsam bestellten Infrastruktur angewendet. Somit gibt es einen Finanzierungsschlüssel Bund-Kantone für die Abgeltung der bestellten Angebote des Personenverkehrs und einen Schlüssel für die Finanzierung der Infrastruktur (Abgeltung und Investitionen). Mit der NFA und der Neuberechnung der Kantonsanteile auf den 1. Januar 2008 sinkt der Anteil des Kantons St.Gallen an der Finanzierung von Investitionen von 73 auf 65 Prozent. Demgegenüber steigt der Anteil des Kantons St.Gallen an der Abgeltung für die ungedeckten Kosten der Infrastruktur von 35 auf 65 Prozent.

Der Schlüssel zur Aufteilung der Kosten unter den durch die SOB bedienten Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau bemisst sich nach der Linienlänge (Streckenlänge) und der Verkehrsbedienung der Stationen auf Kantonsgebiet.

#### 4.3. Beteiligung Bund-Kantone

Aufgrund der voraussichtlichen Einreihung der Kantone gemäss KAV ab 1. Januar 2008 und des bestehenden interkantonalen Verteilschlüssels ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	<b>Anteile in Prozent</b>	<b>Darlehen Total (in Fr.)</b>	<b>Darlehen bereits zugesichert (in Fr.)</b>	<b>Anteile (in Fr.)</b>
Bund	41,65	6'732'306		6'732'306
Appenzell A.Rh.	3,59	580'288		580'288
St.Gallen	44,85	7'249'554	-224'250 <sup>2</sup>	7'025'304
Thurgau	9,91	1'601'852		1'601'852
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>16'164'000</b>	<b>-224'250</b>	<b>15'939'750</b>

Der Investitionsbeitrag wird als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt. Das BAV bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Bund gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzuzahlen sind. Er kann, unter dem Vorbehalt der notwendigen Beschlüsse der Generalversammlungen des Unternehmens, auch jederzeit bestimmen, dass der Bundesanteil unabhängig vom Kantonsanteil in Eigenkapital umgewandelt wird. Dem Kanton St.Gallen steht es frei, über die Rückzahlung oder Umwandlung seines Anteils zu entscheiden. Bei einer Rückzahlung des Darlehens wird der Kanton St.Gallen seinen Anteil wie der Bund zurückfordern.

Nach Art. 33 Abs. 1 ADFV schliessen der Bund, die beteiligten Kantone und die Transportunternehmen eine Investitionsvereinbarung ab. Darin legen sie Art und Umfang der Finanzhilfen und die damit verbundenen Auflagen fest. Der Bund hat die Auflagen bzw. Bedingungen zur Darlehensgewährung in allgemeinen Vereinbarungsbestimmungen geregelt.

Im Investitionsprogramm 2008 bis 2011 ist ein Betrag von Fr. 7'025'304.– für den st.gallischen Anteil an der Investitionsvereinbarung 2008 mit der SOB enthalten (RRB 2007/544). Gemäss Investitionsprogramm 2008 bis 2011 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2009 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

#### 4.4. Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Nach Art. 6 EG zum EBG beschliesst der Kantonsrat über die Mitwirkung des Staates an Hilfeleistungen für technische Verbesserungen, wenn der einzelne Beitrag den Staat mit mindestens 6 Mio. Franken belastet. Der st.gallische Anteil an der Investitionsvereinbarung 2008 mit der SOB beträgt Fr. 7'025'304.–. Die Zustimmung für diesen Betrag fällt in die Zuständigkeit des Kantonsrates.

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

<sup>2</sup> vgl. Ziffer 3.4., Objekt 1

Der Sonderkredit für den st.gallischen Anteil von Fr. 7'025'304.– wird der Investitionsrechnung belastet und ab 2009 innert fünf Jahren abgeschrieben.

## **5. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2008 einzutreten.

Im Namen der Regierung,  
Die Präsidentin:  
Kathrin Hilber

Der Staatssekretär:  
Martin Gehrer

---

## **Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2008**

Entwurf der Regierung vom 9. Oktober 2007

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 9. Oktober 2007<sup>3</sup> Kenntnis genommen und  
beschliesst

in Anwendung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971<sup>4</sup>, Art. 56 und 60 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>5</sup> sowie Art. 30 ff. der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995<sup>6</sup>:

1. Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 7'025'304.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2008.

Der Sonderkredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2009 innert fünf Jahren abgeschrieben.

2. Die Regierung wird ermächtigt, eine Investitionsvereinbarung für das Jahr 2008 zwischen dem Kanton St.Gallen einerseits und der Schweizerischen Südostbahn AG andererseits über die Finanzierung technischer Verbesserungen abzuschliessen.
3. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.<sup>7</sup>

---

<sup>3</sup> ABI 2007, ●.

<sup>4</sup> sGS 713.1.

<sup>5</sup> SR 742.101.

<sup>6</sup> SR 742.101.1.

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