

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2012

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 25. Oktober 2011

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
1 Ausgangslage	2
1.1 Reformen im öffentlichen Verkehr	2
1.2 Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung	3
1.3 Angleichung der Infrastrukturfinanzierung	3
2 Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen	4
2.1 Leistungsvereinbarung	4
2.2 Mittelbedarf	4
2.3 Mittelzuteilung an die SOB	5
3 Investitionen SOB	6
3.1 Bedeutung des Unternehmens	6
3.2 Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand	6
3.3 Investitionspolitik SOB	6
3.4 Mittelfristplan 2011-2014	7
3.5 Darlehensbedarf im Jahr 2012	7
4 Finanzierung	8
4.1 Gesetzliche Grundlagen	8
4.2 Beteiligung Bund-Kantone	8
4.3 Leistungsvereinbarung 2011-2012	9
4.4 Zuständigkeit zur Beschlussfassung	9
5 Antrag	10
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2012)	11

Zusammenfassung

Der zuverlässige und sichere Betrieb der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Die Substanzerhaltung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur sowie deren Anpassung an die wachsenden Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs erfordern erhebliche finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand.

Der Umfang der Finanzierung an den Substanzerhalt der konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU; so genannte Privatbahnen) wurde seitens des Bundes bisher über mehrjährige Rahmenkredite oder in einzelnen Fällen über Objektvereinbarungen festgelegt. Da der 9. Rahmenkredit 2007-2010 Ende 2010 ausgelaufen ist und die Instrumente der Rahmenkredite sowie der Objektvereinbarungen nicht mehr weitergeführt werden, musste eine neue Lösung zur Finanzierung der Privatbahninfrastruktur gefunden werden.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem System der Leistungsvereinbarungen bei der Infrastrukturfinanzierung der Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) hat der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen geschaffen, um eine Angleichung zwischen SBB und Privatbahnen zu erreichen. Anstelle eines 10. Rahmenkredits für Investitionshilfen wird neu ein zweijähriger Verpflichtungskredit für die gesamte Finanzierung der Privatbahninfrastruktur zur Verfügung gestellt.

Die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur wird nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) geregelt. Sie findet grundsätzlich in zwei Bereichen statt. Einerseits geht es um die Bereitstellung der Infrastruktur (d.h. deren Betrieb und Unterhalt sowie deren Abschreibungen), die wie bis anhin vom Bund und den Kantonen abgegolten wird. Dieser Teil der Infrastrukturfinanzierung in Form von Abgeltungen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Beschlusses. Andererseits geht es um die Finanzierung derjenigen Investitionen, die das Abschreibungsvolumen des einzelnen Unternehmens übersteigen. Dieser Bereich wird mit dem beantragten Infrastrukturdarlehen an die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) behandelt.

Die SOB hat Bund und Kantone den Investitionsbedarf für das Jahr 2012 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz. Die SOB weist einen Netto-Investitionsbedarf von insgesamt Fr. 45'193'000.– (ohne das so genannte CH-Netz Lichtensteig-Wattwil) aus. Davon entfallen auf das Ostnetz Fr. 28'406'000.– und auf das Südnetz Fr. 16'787'000.–. Das Unternehmen kann aus Abschreibungsmitteln und weiteren Beiträgen insgesamt Fr. 18'063'136.– finanzieren. An die verbleibenden Kosten von Fr. 27'129'864.– sollen Bund und Kantone ein zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewähren. Der Anteil für den Kanton St.Gallen beträgt Fr. 8'713'074.–.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2012.

1 Ausgangslage

1.1 Reformen im öffentlichen Verkehr

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 Verkehrssystem ist mit der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes auf den 1. Januar 1996 und der Bahnreform 1 auf den 1. Januar 1999 bereits schrittweise in einzelnen Bereichen umgestaltet worden.

Mit der Bahnreform 1 wurden die Aufgaben von Bund und den SBB entflochten und der freie Netzzugang im Güterverkehr, wie er im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union vereinbart worden war, eingeführt. Der erste Schritt war eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Marktanteile des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Die Bahnreform 1 hatte zum Ziel, die politischen und unternehmerischen Funktionen besser zu trennen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die öffentliche Hand zu erhöhen und Wettbewerbselemente ins Bahnsystem einzuführen. Ausserdem musste die Entschuldung der SBB umgesetzt werden. Neue Finanzierungsmodalitäten sollten die Transparenz verbessern.

1.2 Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung

Der Bundesrat hat im Februar 2005 die Botschaft zur Bahnreform 2 vorgelegt. Hauptbestandteil war die Neuordnung und Harmonisierung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Die Vorlage zur Bahnreform wurde allerdings sowohl vom Stände- als auch vom Nationalrat an den Bundesrat zur Überarbeitung zurückgewiesen mit dem Auftrag, den Finanzierungsvorschlag noch einmal zu überdenken, die ändern Elemente der Vorlage in verschiedene Pakete aufzuteilen und diese Pakete dem Parlament erneut vorzulegen. Um den Reformprozess im öffentlichen Verkehr fortzusetzen, wurde ein Teilschritt mit der Zusatzbotschaft zur Bahnreform, Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr vom 9. März 2007 (abgekürzt RÖVE), anstelle der angekündigten Bahnreform 2 vorgelegt. Der Gesetzesvorschlag wurde von den eidgenössischen Räten angenommen. Die dazu gehörenden Verordnungen wurden Anfang 2010 in Kraft gesetzt.

Der Bundesrat wurde zudem beauftragt, die Verlängerung der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen bis zum Inkrafttreten der Bahnreform 2 sicherzustellen. Damit die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur, wie der SOB, im Sinne einer Übergangslösung für die Jahre 2007-2010 gesichert blieb, hat das Bundesparlament einen 9. Rahmenkredit von insgesamt 800 Mio. Franken im September 2006 verabschiedet. Da der 9. Rahmenkredit 2007-2010 Ende 2010 ausgelaufen ist und die Instrumente der Rahmenkredite sowie der Objektvereinbarungen nicht mehr weitergeführt wurden, musste eine neue Lösung zur Finanzierung der Privatbahninfrastruktur gefunden werden.

1.3 Angleichung der Infrastrukturfinanzierung

Mit dem Bundesgesetz über die Bahnreform 2 vom 20. März 2009 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr [AS 2009, 5597 ff.]) wurden die Rechtsgrundlagen für die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs und die Schieneninfrastrukturfinanzierung voneinander getrennt. Demnach müssen die Kantone ab 2011 auf die Programmfinanzierung umstellen. Als Grundlage dienen die von den Transportunternehmungen mit dem jährlichen Offertprozess eingereichten Investitionsplanungen. Mit der Programmfinanzierung erhalten die Privatbahnen mehr Flexibilität in der Planung und mehr Planungssicherheit.

Weiter wurden mit den am 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Änderungen des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen weitgehend angeglichen. Als wesentlicher Unterschied bleibt, dass der Bund die Eisenbahninfrastruktur der SBB alleine finanziert, während die Privatbahninfrastruktur eine gemeinsame Aufgabe von Bund und den Kantonen ist.

Bis die im Rahmen einer weiteren Etappe der Bahnreform 2 vorgesehene Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung und Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen in Kraft ist, wird der Bund voraussichtlich weiterhin getrennte Finanzierungsbeschlüsse für die SBB und Privatbahnen erlassen.

Das eidgenössische Parlament wird künftig über mehrjährige und periodisch wiederkehrende Finanzbeschlüsse von erheblicher Tragweite jeweils zu Beginn einer neuen Legislatur entscheiden. Um dies ab der nächsten Legislatur (2012-2015) zu ermöglichen, hat der Bundesrat für die Zeit nach dem Auslaufen des 9. Rahmenkredits für die Privatbahnen 2007-2010 und des Zahlungsrahmens für die SBB eine Übergangslösung für die Jahre 2011-2012 bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur beschlossen. Das im Herbst 2011 neu gewählte Parlament kann dann im Jahr 2012 über die Finanzierung der Bahninfrastruktur für den Zeitraum 2013 bis 2016 entscheiden. Ab 2013 soll eine vollständige Angleichung der Finanzierungsinstrumente von Privatbahnen und SBB erfolgen. Der Bund beabsichtigt, mittelfristig mit allen Bahnunternehmen Leistungsvereinbarungen mit einer vierjährigen Laufzeit abzuschliessen und im Rahmen der Verhandlungen über die Leistungsvereinbarungen auch die Mittelzuteilung für die Jahre 2013-2016 festzulegen.

2 Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen

2.1 Leistungsvereinbarung

Für die Jahre 2011-2012 wird analog zur SBB ebenfalls eine zweijährige Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Im Unterschied zur Leistungsvereinbarung mit der SBB beschränkt sich die Leistungsvereinbarung auf die Infrastrukturbestellung und enthält keine generellen strategischen Zielvorgaben für die Unternehmungen.

Für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur bedeutet die Umstellung von der bisher jährlichen Bestellung auf eine zweijährige Programmfinanzierung einen wichtigen Schritt als Vorbereitung für die ab 2013 angestrebte vollständige Angleichung an das Finanzierungssystem der SBB Infrastruktur mit vierjährigen Leistungsvereinbarungen.

Da es sich bei der Leistungsvereinbarung 2011-2012 um eine Übergangslösung für zwei Jahre handelt und die Beträge bekannt sind, wäre grundsätzlich ein Wechsel vom bisherigen System der jährlichen Beitragsverpflichtungen durch den Kanton St.Gallen auf eine neu zweijährige Beitragsverpflichtung möglich gewesen. Eine Umstellung auf mehrjährige Kredite drängte sich nicht auf, da abgewartet werden soll, wie die Rahmenbedingungen über die zukünftige Ausgestaltung der Infrastrukturfinanzierung aussehen. Zudem hat es sich als zweckmässig erwiesen, vorläufig jährliche Kredite zuzusichern, weil der Bund signalisierte, dass Ende 2010 oder Anfang 2011 eine Aufstockung des Investitionsdarlehens an die SOB für das Jahr 2012 geprüft werde. Deshalb wurde das bisherige System für die Übergangsperiode beibehalten.

2.2 Mittelbedarf

Die Privatbahnen haben beim Bund für die Periode 2011-2012 einen Finanzbedarf von insgesamt 1'380 Mio. Franken angemeldet. Davon entfallen 390 Mio. Franken auf Betriebsbeiträge und 993 Mio. Franken auf Investitionsbeiträge. Mit der Botschaft über die Finanzierung der Schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und der Leistungsvereinbarung Bund-SBB für die Jahre 2011-2012 beantragte der Bundesrat lediglich einen Gesamtkredit von 1'220 Mio. Franken. Dies war deutlich weniger als von den Privatbahnen als absolut zwingend gefordert.

Das eidgenössische Parlament hat in der Wintersession 2010 den Verpflichtungskredit für die Privatbahnen um 59 Mio. Franken auf insgesamt 1'279 Mio. Franken erhöht. Dies in erster Linie um den Substanzerhalt sicherstellen zu können. Die finanziellen Vorgaben des Bundes führen trotzdem dazu, dass deutliche Abstriche bei den bisher von den Unternehmen eingeplanten Investitionen gemacht werden müssen.

Die Privatbahnen in der Ostschweiz, an denen der Kanton St.Gallen beteiligt ist, planen, nach Abzug der ungedeckten Kosten für den Infrastrukturbetrieb, folgende Beträge in den Jahren 2011 bis 2014 für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur zu investieren (in Mio. Franken):

	2011	2012	2013	2014
SOB (ohne CH-Netz Lichtensteig-Wattwil)	40,0	44,4	43,0	38,4
Appenzeller Bahnen	11,5	9,1	16,3	25,2
Frauenfeld-Wil-Bahn	4,2	3,0	5,8	5,3
Thurbo	12,9	34,8	11,5	10,4
Total Netto-Investitionen	68,6	91,3	76,6	79,3
davon ungedeckter Darlehensbedarf	42,1	58,7	45,6	46,9
ungedeckter Darlehensbedarf Anteil Kanton St.Gallen	9,4	11,1	9,4	8,6

Die Privatbahnen wurden Mitte September 2011 eingeladen, im Zusammenhang mit der neuen Leistungsvereinbarung 2013-2016, den Investitionsplan 2013-2014 zu überarbeiten und den gesamten Finanzierungsbedarf für den Zeitraum 2013-2016 bekannt zu geben. Aufgrund von ersten Gesprächen mit den Privatbahnen ist davon auszugehen, dass der Investitionsbedarf stärker ansteigen wird als erwartet. Der aufgeführte Netto-Investitionsbedarf für die Jahre 2013 und 2014 und die Finanzierungsanteile des Kantons St.Gallen können sich deshalb noch ändern.

Der Bund sieht vor, die Leistungsvereinbarungen von Privatbahnen und SBB vollständig anzugleichen und mit allen Bahnunternehmen Vereinbarungen über eine vierjährige Laufzeit, d.h. für die Jahre 2013 bis 2016, abzuschliessen. Gestützt auf die Eingaben der Unternehmen erfolgt eine provisorische Mittelzuteilung für die Jahre 2013-2016 voraussichtlich Ende 2011. Erste Erkenntnisse über die Höhe der mutmasslichen Beteiligung des Kantons St.Gallen an der Privatbahnfinanzierung bzw. am ungedeckten Darlehensbedarf werden frühestens Anfang 2012 vorliegen. Erst in der zweiten Jahreshälfte 2012 wird die definitive Mittelzuteilung des Bundes feststehen, wenn das eidgenössische Parlament über die Bereitstellung der Finanzmittel für die Periode 2013-2016 entschieden hat.

2.3 Mittelzuteilung an die SOB

Die SOB meldete einen Mittelbedarf für die Leistungsvereinbarung 2011/2012 von rund 127 Mio. Franken an. Nach Abzug der Betriebsabgeltung und der Investitionen in das CH-Netz Wattwil-Lichtensteig, das ausschliesslich durch den Bund finanziert wird, entfallen gemäss Antrag der SOB in den Jahren 2011 und 2012 folgende Investitionsanteile auf das Ost- und Südnetz:

- 2011 44,0 Mio. Franken
- 2012 48,8 Mio. Franken

Im Sommer 2010 teilte der Bund der SOB aus dem Gesamtfinanzierungsrahmen der Leistungsvereinbarung für die Privatbahnen einen Betrag von 40,5 Mio. Franken statt der beantragten 48,8 Mio. Franken für das Jahr 2012 an den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur des Ost- und Südnetzes zu. Die SOB war gezwungen, die Erneuerungsinvestitionen stärker zu priorisieren und Abstriche beim Investitionsplan für den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur zu machen.

Die Ende 2010 abgeschlossenen Verhandlungen zwischen dem Bund und den Privatbahnen über die Mittelzuteilung 2011-2012 ergaben, dass einzelne Privatbahnen die ursprünglich zugeordneten Mittel nicht benötigten. Zudem stand Ende 2010 fest, dass der Verpflichtungskredit des

Bundes für die Privatbahnen um 59 Mio. Franken aufgestockt wurde. In der Folge teilte das BAV der SOB im Frühjahr 2011 mit, dass der Finanzierungsrahmen für Erneuerungsinvestitionen im Ostnetz nachträglich für das Jahr 2012 um 3,9 Mio. Franken von 40,5 auf 44,4 Mio. Franken aufgestockt werden kann. Das BAV stuft die Erneuerungsinvestitionen auf dem Ostnetz der SOB im Vergleich zu anderen Privatbahnen als dringender bzw. prioritär ein. Auch mit der Aufstockung auf 44,4 Mio. Franken stehen der SOB weniger Mittel zur Verfügung als beantragt.

In Ziffer 3.5 der Botschaft vom 4. Januar 2011 zum Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2011 (37.11.01) wurde darauf hingewiesen, dass der Bund eine allfällige Aufstockung des Darlehens für das Jahr 2012 prüfen werde.

3 Investitionen SOB

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 Infrastrukturstrecken Romanshorn-St.Gallen-Wattwil-Nesslau-Neu St.Johann, Rapperswil-Biberbrugg-Arth Goldau und Wädenswil-Einsiedeln. Sie besitzt eine Konzession dafür und fährt zum Teil allein sowie zum Teil im Verbund mit anderen Bahnunternehmen. Ausserdem werden die Strecken Wattwil-Rapperswil, Arth Goldau-Luzern und Wattwil-Wil in Gemeinschaft mit den SBB und der Thurbo betrieben. Im 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 2010 beförderte die SOB 13,25 Mio. Personen. Die Leistungen des Unternehmens wurden von den Kantonen Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie vom Bund im Jahr 2010 mit insgesamt 63,70 Mio. Franken abgegolten.

Der Bund sowie die Kantone Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau gemeinsam gewährten der SOB bisher, einschliesslich der ehemaligen BT, Investitionsbeiträge von rund 546,2 Mio. Franken (ohne die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen in Wattwil und Lichtensteig). Der st.gallische Anteil belief sich auf 146,2 Mio. Franken.

3.3 Investitionspolitik SOB

Die Investitionspolitik der SOB konzentriert sich im Jahr 2012 in erster Linie auf folgende Bereiche:

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

3.4 Mittelfristplan 2011-2014

Der Mittelfristplan der SOB enthält den Investitionsbedarf für die Jahre 2011 bis 2014, aufgeteilt in das östliche und südliche Bahnnetz. Den Investitionsbedarf für die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen (CH-Netz Lichtensteig-Wattwil) hat die SOB separat ausgewiesen.

Die SOB hat unter Berücksichtigung der Mittelzuteilung durch den Bund ihre Projekte priorisiert und folgenden Netto-Investitionsbedarf¹ für die Jahre 2011 bis 2014, aufgeteilt auf das Ost- und Südnetz, ausgewiesen:

Ostnetz	2011	2012	2013	2014
Total Netto-Investitionen	24'698'000	27'965'000	23'368'000	21'317'000
Finanziert über Abschreibungs- mittel	-8'434'744	-9'062'501	-9'423'329	-10'203'149
Total ungedeckter Darlehens- bedarf	16'263'256	18'902'499	13'944'671	11'113'851

Südnetz	2011	2012	2013	2014
Total Netto-Investitionen	15'281'000	16'437'000	19'640'000	17'068'000
Finanziert über Abschreibungs- mittel	-6'770'656	-8'209'635	-7'698'900	-8'169'400
Total ungedeckter Darlehens- bedarf	8'510'344	8'227'365	11'941'100	8'898'600

3.5 Darlehensbedarf im Jahr 2012

Als Folge der Aufstockung des Investitionsdarlehens für das Jahr 2012 hat die SOB dem Bund im Frühjahr 2011 eine überarbeitete Offerte mit Investitionsplan eingereicht und folgenden Mittelbedarf im Jahr 2012 für das Ost- und Südnetz angemeldet:

Investitionsbereiche	Ostnetz in Fr.	Südnetz in Fr.
Bahnhofdesign	0	0
Erneuerung Brücken	4'300'000	0
Dienstfahrzeuge und Mobilien	10'000	115'000
Dienstfahrzeuge für Baudienst	135'000	25'000
Erneuerung Barrieren und Blinklichtanlagen	150'000	716'000
Erneuerung besondere Objekte	0	1'100'000
Erneuerung Dienstgebäude	2'720'000	975'000
Erneuerung Unterwerke	50'000	0
Erneuerung Fahrleitungen	190'000	1'210'000
Fernsteuerungen und Sicherungsanlagen	1'770'000	1'680'000
Funksystem	400'000	200'000
Kundeninformationssystem	0	0

¹ Nach Abzug von FinöV-Beiträgen, Beiträgen nach Behindertengleichstellungsgesetz oder anderen Darlehensbeiträgen.

Investitionsbereiche	Ostnetz in Fr.	Südnetz in Fr.
Oberbauerneuerung	2'300'000	6'916'000
Perronerhöhungen	70'000	1'550'000
Stationserneuerungen	7'760'000	1'800'000
Tunnelerneuerungen	8'350'000	0
Erneuerung Werkstätten	0	500'000
Projektierungskosten	201'000	0
Total Netto-Investitionen	28'406'000	16'787'000
<i>Objekte 2. Priorität / Reserve-Projekte</i>	- 441'000	- 350'000
<i>Finanziert über Abschreibungsmittel</i>	- 9'062'501	- 8'209'635
Total Netto-Darlehensbedarf (Investitionsdarlehen)	18'902'499	8'227'365

Der Netto-Darlehensbedarf für das Ost- und Südnetz beläuft sich auf insgesamt Fr. 27'129'864.–.

4 Finanzierung

4.1 Gesetzliche Grundlagen

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

Der Bund unterstützt Investitionsvorhaben der Infrastrukturbetreiberinnen, die sie nicht selber über Abschreibungsmittel finanzieren können, in der Regel mit bedingt rückzahlbaren Darlehen. Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen die Mitwirkung der interessierten Kantone voraus.

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

4.2 Beteiligung Bund-Kantone

Die Kantonsanteile werden nach Art. 57 Abs. 2 EBG unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen der Kantone mindestens alle vier Jahre neu berechnet. Der Anhang zur eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) enthält die Kantonsbeteiligungen. Aufgrund dieser Einstufung ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	Ostnetz		Südnetz		Gesamt
	Anteile in Prozent	Anteil in Franken	Anteile in Prozent	Anteil in Franken	Anteil in Franken
Bund	41,65	7'872'324	42,18	3'470'138	11'342'462
Schwyz			37,84	3'113'399	3'113'399
Zürich			17,12	1'408'525	1'408'525
Appenzell A.Rh.	3,59	678'789			678'789
St.Gallen	44,85	8'477'771	2,86	235'303	8'713'074
Thurgau	9,91	1'873'615			1'873'615
Total	100,00	18'902'499	100,00	8'227'365	27'129'864

Das BAV bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Bund gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzuzahlen sind. Es kann, unter Vorbehalt der notwendigen Generalversammlungsbeschlüsse des Unternehmens, auch jederzeit bestimmen, dass der Bundesanteil unabhängig vom Kantonsanteil in Eigenkapital umgewandelt wird.

Der Kanton St.Gallen kann somit unabhängig vom Bund über eine Rückzahlung oder Umwandlung seines Anteils der bedingt rückzahlbaren Darlehen bestimmen.

Der Beitrag des Kantons an die SOB ist im Investitionsprogramm 2012-2015 angemeldet. Gemäss Investitionsprogramm 2012-2015 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2013 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

4.3 Leistungsvereinbarung 2011-2012

Nach Art. 20 der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (SR 742.120) wird eine Finanzierungs- bzw. Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Infrastrukturbetreiberin andererseits abgeschlossen. Darin werden die erforderlichen Darlehen zur Finanzierung der Investitionen sowie die zu erwartenden ungedeckten Betriebskosten einschliesslich des geplanten Abschreibungsaufwandes geregelt.

Mit Ziff. 2 des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2011 (sGS 713.992) ermächtigte der Kantonsrat die Regierung, eine Leistungsvereinbarung für das Jahr 2011 abzuschliessen. Diese Vereinbarung regelt unter anderem auch das Darlehen zur Finanzierung der Investitionen für das Jahr 2012. Mit der Unterzeichnung hat sich der Kanton St.Gallen lediglich zur Beitragsgewährung für das Jahr 2011 verpflichtet. Die Vereinbarung sieht vor, dass die Zusicherung des Anteils für das Jahr 2012 unter dem Vorbehalt der Kreditgenehmigung durch die zuständigen Organe steht.

4.4 Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Nach Art. 6 EG-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 2012 mit der SOB beträgt Fr. 8'713'074.–. Die Zustimmung für diesen Betrag fällt in die Zuständigkeit des Kantonsrates.

Nach Art. 7 EG-EBG beschliesst die Regierung über Kantonsbeiträge an technische Verbesserungen bis 6 Mio. Franken. Darüber hinausgehende Beiträge werden dem Kantonsrat in besonderen Kreditvorlagen unterbreitet. Beiträge an technische Verbesserungen der Infrastrukturbetreiberinnen nach Art. 56 EBG werden in Vereinbarungen mit den Beteiligten geregelt. Diese Verträge enthalten insbesondere Bestimmungen über Art und Umfang der Leistungen sowie über die Zahlungsmodalitäten.

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

Der Sonderkredit für den st.gallischen Anteil von Fr. 8'713'074.– wird der Investitionsrechnung belastet und ab 2013 innert fünf Jahren abgeschrieben.

5 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2012 einzutreten.

Im Namen der Regierung

Karin Keller-Sutter
Präsidentin

Canisius Braun
Staatssekretär

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2012

Entwurf der Regierung vom 25. Oktober 2011

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 25. Oktober 2011² Kenntnis genommen und
erlässt

in Anwendung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971³, Art. 56 und 57 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957⁴ sowie Art. 13 ff. der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009⁵

als Beschluss:

1. Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 8'713'074.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2012.

Der Sonderkredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2013 innert fünf Jahren abgeschrieben.
2. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum⁶.

² ABI 2011, ●.

³ sGS 713.1.

⁴ SR 742.101.

⁵ SR 742.120.

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