

# Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2014

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 2. Juli 2013

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1 Reform im öffentlichen Verkehr	3
1.2 Bahnreform 1	3
1.3 Bahnreform 2	3
1.4 Programmfinanzierung	3
<b>2 Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen</b>	<b>4</b>
2.1 Angleichung der Infrastrukturfinanzierung	4
2.2 Leistungsvereinbarungen 2013-2016	4
2.3 Mittelbedarf / Finanzierungsrahmen	4
2.4 Investitionen der Ostschweizer Privatbahnen	5
2.5 Darlehensbedarf der Ostschweizer Privatbahnen	5
<b>3 Investitionen SOB</b>	<b>6</b>
3.1 Bedeutung des Unternehmens	6
3.2 Investitionspolitik SOB	6
3.3 Darlehensbedarf im Jahr 2014	6
<b>4 Finanzierung</b>	<b>7</b>
4.1 Gesetzliche Grundlagen	7
4.2 Beteiligung Bund-Kantone	7
4.3 Leistungsvereinbarung mit der SOB	8
4.4 Beteiligung der Gemeinden	8
4.5 Zuständigkeit zur Beschlussfassung	8
<b>5 Antrag</b>	<b>9</b>
<b>Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2014)</b>	<b>10</b>

## Zusammenfassung

*Die stetige Erneuerung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur sowie deren Anpassung an die wachsenden Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs erfordern in den nächsten Jahren erhebliche finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand. Die Betreiber der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur sind gefordert, einen sicheren, zuverlässigen und effizienten Betrieb der Infrastruktur zu gewährleisten und die Anlagen den Erfordernissen des Personen- und Güterverkehrs entsprechend anzupassen.*

*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. Dies wurde mit der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr vom 9. März 2007 (abgekürzt RÖVE) im Sinn der Zusatzbotschaft des Bundesrates vom 9. März 2007 zur Bahnreform 2 (BBI 2007, 2681 ff.) und mit den am 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Änderungen des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SR 742.31; abgekürzt SBBG) verwirklicht. Als wesentlicher Unterschied bleibt, dass der Bund die Eisenbahninfrastruktur der SBB alleine finanziert, während die Privatbahninfrastruktur eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen ist.*

*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 Kantonen den Investitionsbedarf für die Jahre 2013 bis 2016 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz sowie in den Teil (das sogenannte CH-Netz Lichtensteig-Wattwil), der früher der SBB gehörte und heute vom Bund allein finanziert wird. Für das Jahr 2014 weist die SOB einen Netto-Investitionsbedarf für das Ost- und Südnetz von insgesamt Fr. 46'216'000.– (ohne CH-Netz) aus. Davon entfallen auf das Ostnetz Fr. 28'545'000.– und auf das Südnetz Fr. 17'671'000.–. Die SOB kann aus Abschreibungsmitteln und weiteren Beiträgen insgesamt Fr. 20'416'000.– finanzieren. Die SOB beantragt dem Bund und den an der SOB beteiligten Kantonen, ein zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 25'800'000.– zu gewähren. Der Anteil des Kantons St.Gallen am Darlehen beträgt Fr. 7'960'160.–. Nach Abzug der Gemeindebeiträge verbleibt ein Kredit von 3'980'080.–, welcher der Investitionsrechnung belastet wird.*

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2014.

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Reform 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 System wurde mit der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) im Jahr 1996 und der Bahnreform 1 im Jahr 1999 schrittweise umgestaltet.

## 1.2 Bahnreform 1

Mit der ersten Etappe der Bahnreform wurden die Aufgaben von Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) entflochten und der freie Netzzugang im Güterverkehr, wie er im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU vereinbart worden war, eingeführt. Diese Reform 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.

## 1.3 Bahnreform 2

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. Um den Reformprozess im öffentlichen Verkehr fortzusetzen, wurde ein weiterer Teilschritt mit der Zusatzbotschaft des Bundesrates vom 9. März 2007 zur Bahnreform 2 (BBI 2007, 2681 ff.) vorgelegt. Der Gesetzesvorschlag wurde von den 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 einer Neureglung der Infrastrukturfinanzierung sicherzustellen.

## 1.4 Programmfinanzierung

Die rein objektbezogenen Investitionsvereinbarungen des Bundesamtes für Verkehr (abgekürzt BAV) wurden bereits 2007 durch eine Globalsteuerung mit jährlicher Programmfinanzierung für die Jahre 2007 bis 2010 abgelöst. Den Kantonen war es freigestellt, die objektbezogenen Vereinbarungen beizubehalten oder ebenfalls auf die Programmfinanzierung umzustellen. Der Kanton St.Gallen stellte ab 2007 auf die Programmfinanzierung um. Die RÖVE wurde am 20. März 2009 vom Parlament beschlossen. Als Folge der damit verbundenen Änderungen im EBG ist die neue Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur vom 4. November 2009 (SR 742.120; abgekürzt KFEV) erlassen worden. Sie sieht vor, dass die Kantone ab 2011 neu zwingend auf die Programmfinanzierung umstellen müssen.

Als Investitionsgrundlage dienen die von den Transportunternehmungen mit dem jährlichen Offertprozess eingereichten Investitionsplanungen. Bei der Programmfinanzierung wird künftig auf die detaillierte Bestellung von Einzelleistungen und Projekten verzichtet und die SOB kann weitgehend frei über den Einsatz der vom Bund und den Kantonen gewährten Mittel entscheiden. Die SOB erhält somit mehr Flexibilität in der Planung, Planungssicherheit und Flexibilität.

## **2       Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen**

### **2.1       Angleichung der Infrastrukturfinanzierung**

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem Infrastrukturfinanzierungsmodell der SBB hat der Bundesrat die rechtliche Grundlage geschaffen, um eine Angleichung zwischen SBB und Privatbahnen zu erreichen.

Mit der RÖVE wurden die Rechtsgrundlagen für die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs und die Schieneninfrastrukturfinanzierung voneinander getrennt. Weiter wurden mit den am 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Änderungen des SBBG 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 Kantonen ist.

Bis die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung und Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen in Kraft ist, wird der Bund weiterhin getrennte Finanzierungsbeschlüsse für die SBB und Privatbahnen erlassen.

Mit der Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) möchte der Bund die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf eine neue Basis stellen und somit neu regeln. Die bisherigen Finanzquellen für die Eisenbahninfrastruktur, die teilweise befristet und uneinheitlich sind, sollen in ein einziges Gefäss ohne zeitliche Beschränkung überführt werden. Nach den Beratungen der neuen Vorlage in den eidgenössischen Räten ist eine Volksabstimmung im Jahr 2014 geplant. Im Jahr 2017 soll die neue Eisenbahninfrastruktur mit einem BIF in Kraft treten.

### **2.2       Leistungsvereinbarungen 2013-2016**

Für die Jahre 2013 bis 2016 wurde analog zu den SBB ebenfalls eine vierjährige Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Im Unterschied zur Leistungsvereinbarung mit den SBB beschränkt sich die Leistungsvereinbarung auf die Infrastrukturbestellung und enthält keine generellen strategischen Zielvorgaben für die Unternehmungen.

Gestützt auf Art. 51 EBG sowie Art. 16 KFEV ist für diese Legislatur eine vierjährige Leistungsvereinbarung abzuschliessen. Das heisst, die Laufzeit für die Leistungsvereinbarung und des Verpflichtungskredits umfasst die Periode 2013 bis 2016.

### **2.3       Mittelbedarf / Finanzierungsrahmen**

Die Privatbahnen haben beim Bund für die Periode 2013 bis 2016 einen Finanzbedarf von insgesamt 4'254 Mio. Franken angemeldet. Davon entfallen 956 Mio. Franken auf Betriebsbeiträge und 3'298 Mio. Franken auf Investitionsbeiträge. Im Vergleich zur Leistungsvereinbarung 2011 bis 2012 wird der Finanzierungsrahmen um durchschnittlich 144 Mio. Franken pro Jahr aufgestockt.

Vom Investitionsbedarf in der Höhe von 3'298 Mio. Franken entfällt ein Anteil von 2'143 Mio. Franken auf den Bund und 1'155 Mio. Franken auf die Kantone. Der grösste Teil davon wird auf Massnahmen für die Substanzerhaltung und technische Verbesserungen der bestehenden Anlagen entfallen.

## 2.4 Investitionen der Ostschweizer Privatbahnen

Der Bund hat den Privatbahnen in der Ostschweiz definitiv folgende Anteile zur Finanzierung der Infrastruktur in den Jahren 2013-2016 zugeteilt (in Mio. Franken):

Schweizerische Südostbahn (SOB)	246,9 Mio. Franken
Appenzeller Bahnen (AB)	88,4 Mio. Franken
Frauenfeld-Wil-Bahn (FW)	17,8 Mio. Franken
Thurbo	32,0 Mio. Franken
<b>Total</b>	<b>385,1 Mio. Franken</b>

Aufgrund von Verhandlungen zwischen dem Bund, den beteiligten Kantonen und den Privatbahnen im Sommer/Herbst 2012 wurde der Investitionsbedarf der Bahnunternehmen für die Jahre 2014-2016 geringfügig überarbeitet bzw. angepasst.

Die Verhandlungsergebnisse über die Mittelzuteilung bilden für die Bahnunternehmen die Basis für die Mittelfristplanungen und die Leistungsvereinbarungen 2013-2016. Die Privatbahnen in der Ostschweiz sehen vor, folgende Beträge in den Jahren 2013 bis 2016 für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur zu investieren (in Mio. Franken):

	2013	2014	2015	2016
SOB (ohne CH-Netz Lichtensteig-Wattwil)	46,3	44,2	44,7	47,8
AB	15,9	16,0	20,9	20,9
FW	6,0	5,5	3,5	3,0
Thurbo	8,7	6,2	6,1	6,6
<b>Total Investitionen</b>	<b>76,9</b>	<b>71,9</b>	<b>75,2</b>	<b>78,3</b>

In den aufgeführten Zahlen nicht enthalten sind Investitionen, die aus anderen Quellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds, Beiträge nach Behindertengleichstellungsgesetz usw.) finanziert werden.

## 2.5 Darlehensbedarf der Ostschweizer Privatbahnen

Die Finanzierung der Investitionen erfolgt einerseits über die Abschreibungsmittel und andererseits über zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen. Die Mittelfristplanung der Privatbahnen in der Ostschweiz weist folgenden Darlehensbedarf aus (in Mio. Franken):

	2013	2014	2015	2016
<b>Investitionen</b>	<b>76,9</b>	<b>71,9</b>	<b>75,2</b>	<b>78,3</b>
Finanziert über Abschreibungsmittel	-30,3	-31,6	-33,5	-35,0
ungedeckter Darlehensbedarf	46,6	40,3	41,7	43,3
<b>ungedeckter Darlehensbedarf Anteil Kanton St.Gallen</b>	<b>10,4</b>	<b>9,4</b>	<b>10,1</b>	<b>10,2</b>

### 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 Bahnmarktes. 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. 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 Investitionspolitik SOB

Die SOB wird die Investitionspolitik der vergangenen Jahre fortführen und sich auch in den Jahren 2013-2016 grundsätzlich auf folgende Bereiche konzentrieren:

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

#### 3.3 Darlehensbedarf im Jahr 2014

Die SOB hat in ihrem Investitionsplan vom 9. Mai 2012 für die Leistungsvereinbarung 2013-2016 folgenden Mittelbedarf im Jahr 2014 für das Ost- und Südnetz ausgewiesen:

<b>Investitionsbereiche</b>	<b>Ostnetz in Fr.</b>	<b>Südnetz in Fr.</b>
Fahrweg (Oberbau- und Unterbauerneuerungen, Tunnel und Brücken)	23'353'000	8'340'000
Antriebs- und Stromversorgung (Fahrleitungen, Schaltanlagen)	479'000	175'000
Fahrzeuge (Baudienstfahrzeuge und Wagen)	220'000	2'620'000
Mobilien (Baudienstgeräte und Maschinen)	175'000	185'000
Öffentliche Anlagen (Bahnhofplätze, Parkieranlagen)	100'000	0
Publikumsanlagen (Bahnhofgebäude, Perronanlagen, Unterführungen)	1'493'000	3'674'000
Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen (Stellwerke, Funk- und Telefonanlagen)	2'715'000	1'952'000
Unterhaltsanlage Infrastruktur (Werkstätte, Betriebsgebäude Baudienst)	10'000	725'000
<b>Total Netto-Investitionen<sup>1</sup></b>	<b>28'545'000</b>	<b>17'671'000</b>
<i>Finanziert über Abschreibungsmittel</i>	<i>-10'208'223</i>	<i>-8'248'491</i>
<i>Objekte 2. Priorität / Reserve-Projekte</i>	<i>-1'136'777</i>	<i>-822'509</i>
<b>Total Netto-Darlehensbedarf (Investitionsdarlehen)</b>	<b>17'200'000</b>	<b>8'600'000</b>

Der Netto-Darlehensbedarf für das Ost- und Südnetz beläuft sich auf insgesamt Fr. 25'800'000.–.

<sup>1</sup> nach Abzug von anderen Finanzierungsquellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds, Beiträge nach Behindertengleichstellungsgesetz usw.).

## 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 zinslosen, 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. Gemäss Schlüssel 2012-2015 der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	Ostnetz		Südnetz		Gesamt
	Anteile in Prozent	Anteil in Franken	Anteile in Prozent	Anteil in Franken	Anteil in Franken
Bund	41,73	7'178'592	40,69	3'499'684	10'678'276
Schwyz			39,33	3'382'036	3'382'036
Zürich			17,12	1'472'320	1'472'320
Appenzell A.Rh.	3,33	571'900			571'900
<b>St.Gallen</b>	<b>44,85</b>	<b>7'714'200</b>	<b>2,86</b>	<b>245'960</b>	<b>7'960'160</b>
Thurgau	10,09	1'735'308			1'735'308
Total	100,00	17'200'000	100,00	8'600'000	25'800'000

Das Bundesamt für Verkehr (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 priorisierten Investitionsprogramm 2014-2023 berücksichtigt. Gemäss priorisiertem Investitionsprogramm 2014-2023 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2016 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

### 4.3 Leistungsvereinbarung mit der SOB

Nach Art. 20 KFEV ist eine Finanzierungs- bzw. Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Infrastrukturbetreiberin andererseits abzuschliessen. Darin werden die erforderlichen Darlehen zur Finanzierung der Investitionen sowie die zu erwartenden ungedeckten Betriebskosten einschliesslich des geplanten Abschreibungsaufwandes geregelt.

Die Vereinbarung enthält:

- die Umschreibung wichtiger Planungsannahmen;
- die qualitativen und quantitativen Zielvorgaben;
- die Umschreibung der zu erbringenden Leistungen;
- die Zusicherung der Jahresbeträge der Betriebs- und Investitionsbeiträge der Besteller;
- die Dauer der Vereinbarung.

Diese Vereinbarung regelt unter anderem auch das Darlehen zur Finanzierung der Investitionen für das Jahr 2014. Die Vereinbarung sieht vor, dass die Zusicherung des Anteils für das Jahr 2014 unter dem Vorbehalt der Kreditgenehmigung durch die zuständigen Organe steht.

### 4.4 Beteiligung der Gemeinden

Mit den Massnahmen zur dauerhaften Stabilisierung des Staatshaushaltes hat der Kantonsrat unter anderem beschlossen, die öV-Finanzierung neu zu regeln (ABI 2012, 2194 ff.). Gemäss V. Nachtrag zum EG-EBG, dessen Rechtsgültigkeit voraussichtlich Ende Juli 2013 feststeht, beteiligen sich die Gemeinden ab 2013 an der gesamten Investitionsfinanzierung der Privatbahnen. Aufgrund des Vollzugsbeginns am 1. Januar 2013 gemäss Ziff. III / 1 Bst. c des V. Nachtrags kommt der geänderte Art. 3 EB-EBG beim vorliegenden Kantonsratsbeschluss bereits zur Anwendung.

Der Grundbeitrag an die Darlehensfinanzierung der Privatbahnen wird in den Gemeindeschlüssel (öV-Pool) integriert. Dieser öV-Pool wird von Kanton und Gemeinden zu je 50 Prozent getragen. Das bedeutet, dass die Gemeinden ab 2013 auch Beiträge an die Darlehen der Privatbahnen leisten. Im vorliegenden Fall haben sich die Gemeinden am Investitionsbeitrag von Fr. 7'960'160.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen mit einem Anteil von 50 Prozent oder Fr. 3'980'080.– zu beteiligen.

### 4.5 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 2014 mit der SOB beträgt Fr. 7'960'160.–. 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. Nach Abzug der Gemeindebeiträge verbleibt ein Kredit von Fr. 3'980'080.–, welcher der Investitionsrechnung belastet und ab 2016 innert fünf Jahren abgeschrieben wird. Der Erlass untersteht deshalb nicht dem fakultativen Finanzreferendum.

## **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 2014 einzutreten.

Im Namen der Regierung

Stefan Kölliker  
Präsident

Canisius Braun  
Staatssekretär

---

## **Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2014**

Entwurf der Regierung vom 2. Juli 2013

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 2. Juli 2013<sup>2</sup> Kenntnis genommen und

erlässt

in Anwendung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971<sup>3</sup>, Art. 56 und 57 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957<sup>4</sup> sowie Art. 13 ff. der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009<sup>5</sup>

als Beschluss:

Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 7'960'160.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2014.

Nach Abzug der Gemeindebeiträge verbleibt ein Kredit von Fr. 3'980'080.–, welcher der Investitionsrechnung belastet und ab 2016 innert fünf Jahren abgeschrieben wird.

---

<sup>2</sup> ABI 2013, ●●.

<sup>3</sup> sGS 713.1.

<sup>4</sup> SR 742.101.

<sup>5</sup> SR 742.120.