

Kantonsratsbeschluss über die Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 27. Juni 2006

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	1
1. Allgemeines	2
1.1. Bedeutung der Schweizerischen Südostbahn	2
1.2. Leistungen der öffentlichen Hand.....	3
1.3. Eigentumsanteil Bahnhof St.Gallen.....	3
2. Eigentumsbereinigung SBB-SOB.....	4
2.1. Ausgangslage	4
2.2. Vorteile.....	4
2.3. Verhandlungen.....	4
2.4. Lösungsvorschlag	4
2.5. Umbau der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig	5
3. Gesetzliche Mitfinanzierung durch die Kantone.....	5
3.1. Grundlagen	5
3.2. Spezialfall Gemeinschaftsbahnhöfe	5
3.3. Änderungen je betroffenes Objekt.....	6
3.4. Gleichwertigkeit der abgetauschten Infrastrukturen.....	6
4. Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998.....	7
4.1. Gesetzliche Grundlagen.....	7
4.2. Finanzierung	7
4.3. Bedeutung von speziellen Bestimmungen.....	9
4.4. Zuständigkeit zur Beschlussfassung	9
5. Antrag.....	9
Beilage: 7. Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen, Thurgau einerseits sowie der Schweizerischen Südostbahn AG andererseits über die Finanzierung technischer Verbesserungen	10
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn)	18

Zusammenfassung

Seit dem Jahr 1999 führte die ehemalige Bodensee-Toggenburg-Bahn (abgekürzt BT) bzw. die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) Gespräche mit den Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) über eine Bereinigung der Eigentumsverhältnisse im mittleren Toggenburg und in St.Gallen. Mit einer Netzbereinigung sollten die komplizierten Eigentumsverhältnisse vereinfacht werden, da Teile des Bahnhofs Lichtensteig sowie das eine Gleis der Strecke zwischen Lichtensteig und Wattwil der SOB gehören, der Bahnhof Wattwil und die Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel wiederum der SBB, wobei dieser Streckenabschnitt von der

SOB gepachtet wird. Schliesslich ist die SOB eigentumsmässig an Anlagen im Hauptbahnhof St.Gallen beteiligt. Mit dem Eigentumsabtausch wird bezweckt, Schnittstellen zwischen SBB und SOB zu beseitigen, Synergien in der Betriebsführung zu erzielen und klare Verantwortlichkeiten zu schaffen.

Für die sich aus der Bereinigung der Eigentumsverhältnisse ergebenden Zahlungsverpflichtungen der beiden Unternehmen SBB und SOB besteht eine Finanzierungslösung. Wesentliche Voraussetzung für den Eigentumsabtausch ist, dass das Investitionsdarlehen, welches die ehemalige BT mit der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) für ihren Anteil am Bahnhofumbau St.Gallen von Bund und den Kantonen erhielt, auf die Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig umgewidmet bzw. übertragen werden kann.

Eine neue 7. Vereinbarung mit der SOB soll die alte 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 mit der ehemaligen BT ersetzen. Mit der neuen 7. Vereinbarung schlägt das Bundesamt für Verkehr (abgekürzt BAV) vor, die bereits zugesicherten Beiträge des Bundes und der Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau von Fr. 13'430'000.– für die Kapitalbeteiligung der BT an den Anlagen des Gemeinschaftsbahnhofs SBB/BT in St.Gallen für die erste Umbauetappe der Bahnhöfe Wattwil/Lichtensteig der SOB zu verwenden. Dazu bedarf es der Zustimmung des Bundes sowie der beteiligten Kantone.

Die 7. Vereinbarung mit der SOB wird über den Ende 2006 auslaufenden 8. Rahmenkredit des Bundes abgewickelt. Für die zweite Etappe der Bahnhofumbauten in Wattwil und Lichtensteig konnte mit dem Bund eine Lösung verhandelt werden, bei welcher der Bund den ohne Abtausch fälligen Anteil der SBB zu 100 Prozent, d.h. ohne Kantonsbeteiligung aus dem 9. Rahmenkredit 2007-2010 leistet.

Für den Umbau des heutigen SBB-Bahnhofs Wattwil und des Gemeinschaftsbahnhofs Lichtensteig als neue SOB-Bahnhöfe wurde somit eine Finanzierungslösung gefunden, die den Kanton nicht stärker belastet, als der heutige Gemeinschaftsbahnhof. Die Umwidmung der 7. Vereinbarung mit der SOB und der Eigentumsabtausch sind integrale Bestandteile der mit dem Bund verhandelten Finanzierungslösung. Der Bund verzichtet im Rahmen des Eigentumsabtausches auf sein Recht, die gesetzliche Mitfinanzierungspflicht der Kantone nach Art. 56 EBG beim Bahnhof St.Gallen auf die SBB zu übertragen und schafft gleichzeitig die Voraussetzungen, sich direkt und zeitgerecht an den Objekten Wattwil und Lichtensteig zu beteiligen.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn.

1. Allgemeines

1.1. Bedeutung der Schweizerischen Südostbahn

Die SOB ist aus einer Fusion der ehemaligen Südostbahn und 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. Auf diesen Linien fährt die SOB zum Teil allein und zum Teil im Verbund mit anderen Bahnunternehmen. Ausserdem werden die Linien Heerbrugg-St.Gallen, Wattwil-Rapperswil, Arth Goldau-Luzern, Wattwil-Wil und Romanshorn-Schaffhausen in Gemeinschaft mit den SBB und der Turbo betrieben. Im oberen Toggenburg ist die SOB Eigentümerin an Teilen des Bahnhofs Lichtensteig sowie im Besitz eines Gleises zwischen Lichtensteig und Wattwil. Der Bahnhof Wattwil befindet sich im Eigentum der SBB und die Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel hat die SOB von den SBB gepachtet.

1.2. Leistungen der öffentlichen Hand

Im Jahr 2005 beförderte die SOB 11,15 Mio. Personen. Die Leistungen des Unternehmens wurden von den Kantonen Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie vom Bund im Jahr 2005 mit 49,32 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 412,6 Mio. Franken. Der st.gallische Anteil belief sich insgesamt auf rund 109,2 Mio. Franken.

1.3. Eigentumsanteil Bahnhof St.Gallen

In den Jahren 1994 bis 1998 modernisierten die SBB den Bahnhof St.Gallen schrittweise und sanierten den Rosenbergertunnel. Da die ehemalige BT Miteigentümerin an den Anlagen des Bahnhofs St.Gallen und des Rosenbergertunnels war, musste sie sich finanziell an den Umbaukosten beteiligen. Der Umfang des Beitrags der BT beruhte auf einem Kostenteiler, der im Gemeinschaftsvertrag vom 2./17. November 1923 bzw. 15. Februar/1. Juli 1977 zwischen SBB und BT festgelegt wurde. Die BT finanzierte folgende Anlageteile mit:

	Kosten in Franken	Anteil BT in Franken
Zentralstellwerk	27'160'000.–	6'223'400.–
Perronausbau	11'700'000.–	3'525'300.–
Rosenbergertunnel	60'973'600.–	11'017'200.–
Total	99'833'600.–	20'765'900.–

Da die ehemalige BT nicht in der Lage war, ihren Anteil vollumfänglich zu finanzieren, gelangte sie mit einem Gesuch für ein Investitionshilfedarlehen nach Art. 56 EBG an den Bund. Das BAV anerkannte einen Betrag von Fr. 13'430'000.– zur Finanzierung über Art. 56 EBG. Die restlichen Fr. 7'335'900.– musste die BT selber tragen.

Mit der 7. Vereinbarung gewährten der Bund sowie die Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau der ehemaligen BT einen Investitionsbeitrag von Fr. 13'430'000.–. Der st.gallische Anteil betrug Fr. 6'764'700.–. Gemäss Grossratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Bodensee-Toggenburg-Bahn (sGS 713.95) stimmte der Grosse Rat am 11. März 1998 der 7. Vereinbarung zu und bewilligte einen Kredit von Fr. 6'764'700.–.

Bei der Erarbeitung eines Entwurfs zur 7. Vereinbarung Mitte 1997 war absehbar, dass eine finanzielle Mitbeteiligung der Privatbahnen an Gemeinschaftsbahnhöfen der SBB mit der Bahnreform 1 ab 1999 neu geregelt wird. Deshalb vereinbarten Bund und Kantone, dass ihre Leistungen gemäss der 7. Vereinbarung bei künftigen Regelungen berücksichtigt bzw. angerechnet werden, falls sich die Besitzesverhältnisse des Gemeinschaftsbahnhofes St.Gallen ändern.

2. Eigentumsbereinigung SBB-SOB

2.1. Ausgangslage

Seit 1999 führte die ehemalige BT bzw. die SOB Gespräche mit den SBB über eine Bereinigung der Eigentumsverhältnisse im mittleren Toggenburg und in St.Gallen. Mit einer Netzbereinigung sollten die komplizierten Eigentumsverhältnisse vereinfacht werden, da Teile des Bahnhofs Lichtensteig sowie das eine Gleis der Strecke zwischen Lichtensteig und Wattwil der SOB gehören, der Bahnhof Wattwil und die Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel wiederum der SBB, wobei dieser Streckenabschnitt von der SOB gepachtet wird. Schliesslich ist die SOB eigentumsässig an Anlagen im Hauptbahnhof St.Gallen beteiligt.

2.2. Vorteile

Mit dem Eigentumsabtausch können Schnittstellen zwischen SBB und SOB im oberen Toggenburg beseitigt werden. Im Weiteren werden Synergien in der Betriebsführung erzielt und klare Verantwortlichkeiten für den Betrieb der Bahninfrastruktur geschaffen. Erschwernisse bei der Betriebsführung zwischen SBB und SOB, wie sie heute beispielsweise mit der Fernsteuerung der Züge auf der Strecke St.Gallen-Wattwil bestehen, fallen weg.

Mit der Integration von Lichtensteig und Wattwil könnte die Betriebsführung wesentlich vereinfacht werden. Die Linie St.Gallen-Wattwil würde somit «aus einer Hand» betrieben. Diese Absichten entsprechen der Stossrichtung der Bahnreform, welche unter anderem darauf abzielt, Klarheiten bei den Verantwortlichkeiten für die Bahninfrastruktur zu schaffen.

2.3. Verhandlungen

Das BAV unterbreitete den beteiligten Transportunternehmen sowie den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau am 7. Juni 2001 einen Vorschlag zur Bereinigung der Eigentums- und Betriebsverhältnisse zwischen BT und SBB. Der Vorschlag des Bundes sah vor, dass der Bahnhof St.Gallen vollständig in das Eigentum der SBB übergeht und im Gegenzug die Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel einschliesslich der Bahnhöfe in das Eigentum der BT wechselt. Der Verwaltungsrat der fusionierten SOB sowie die von der Privatbahn berührten Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau befürworteten grundsätzlich den Vorschlag.

Die Verhandlungen und der Abschluss der Vereinbarung zogen sich dann allerdings aus verschiedenen Gründen in die Länge. Nach mehr als vier Jahren stimmten der SBB-Verwaltungsrat am 16. Dezember 2005 und der SOB-Verwaltungsrat am 13. April 2006 dem Abtausch zu.

2.4. Lösungsvorschlag

Die beiden Bahnen haben sich im November 2005 auf einen Lösungsvorschlag zur Bereinigung ihrer Infrastrukturen in St.Gallen und im Toggenburg geeinigt. Demnach überträgt die SOB den SBB ihren Anteil am Bahnhof St.Gallen und scheidet aus der Gemeinschaft aus. Im Gegenzug übergeben die SBB der SOB den Bahnhof Wattwil und scheiden aus der Gemeinschaft aus. Sie übertragen der SOB:

- den SBB-Teil des Bahnhofs Lichtensteig;
- das bergseitige Gleis (SBB-Gleis) Lichtensteig-Wattwil;
- die bisher an die SOB verpachtete Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel;
- den bisher an die SOB verpachteten Bahnhof Ebnat-Kappel.

Die Abtretungen erfolgen rückwirkend per 1. Januar 2006. Die beiden Bahnen haben die Einzelheiten der Eigentumsbereinigung in einer Rahmenvereinbarung geregelt, die der SOB-Verwaltungsrat am 13. April 2006 und der SBB-Verwaltungsrat 23. Mai 2006 genehmigten.

Das Zustandekommen der Rahmenvereinbarung steht unter dem Vorbehalt, dass der Bund sowie die Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau den finanziellen Verpflichtungen aus dem Eigentumsabtausch zustimmen.

Mit dem Abtausch verpflichtet sich die SOB, die von den SBB geplanten Umbauten der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig durchzuführen.

2.5. Umbau der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig

Die Anlagen in Wattwil und Lichtensteig haben das Ende der Lebensdauer erreicht und müssen dringend saniert werden. Die Stellwerke stammen aus dem Eröffnungsjahr 1910 und gehören inzwischen zu den ältesten Anlagen der Schweiz. Auch die Fahrleitung stammt noch zum Teil aus dem Jahr 1928. Die Gleisanlagen müssen zum Teil erneuert werden. Der Betrieb der Anlagen ist sehr personalintensiv. Allein für die Bedienung der Stellwerke in Wattwil und Lichtensteig werden 15 Personen benötigt.

Die SBB haben ein Umbauprojekt erarbeitet. Die SOB wurde jeweils zur Vernehmlassung eingeladen und ist mit den neuen Anlagen einverstanden. Am 6. September 2002 erteilte das BAV den SBB die für den Bau erforderliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigung, die bis im Herbst 2007 gültig ist.

3. Gesetzliche Mitfinanzierung durch die Kantone

3.1. Grundlagen

Die Bahnreform 2 sah ein Grundnetz in der alleinigen finanziellen Verantwortung des Bundes und ein Ergänzungsnetz in der alleinigen finanziellen Verantwortung der Kantone vor. Nach der Rückweisung der Vorlage durch die eidgenössischen Räte an den Bundesrat wird das ganze Infrastrukturnetz der konzessionierten Transportunternehmen (KTU) weiterhin durch Rahmenkredite finanziert, an den sich die betroffenen Kantone zu beteiligen haben. Demgegenüber wird das Netz der SBB über eine Leistungsvereinbarung Bund-SBB ohne Kantonsbeteiligung finanziert. Für die Periode 2007 bis 2010 sind die Leistungsvereinbarung Bund-SBB und der sogenannte 9. Rahmenkredit erstmals zeitlich synchronisiert.

3.2. Spezialfall Gemeinschaftsbahnhöfe

In Gemeinschaftsbahnhöfen muss jede Bahn ihre eigenen oder von ihr mitbenutzte Anlageteile selber finanzieren. Mit der Bahnreform 1 wurden der freie Netzzugang eingeführt und die gegenseitige Infrastrukturnutzung in Bahnhöfen auf der Basis von Benutzungsentgelten neu geregelt. Die meisten Gemeinschaftsbahnhöfe gingen im Einvernehmen mit den KTU an die SBB über. Bei Infrastrukturumbauten räumte der Bund der SBB allerdings das Recht ein, die bisher über die KTU fällige Mitfinanzierung der Kantone nach Art. 56 EBG neu selber geltend zu machen. Im Sinn einer Übergangsregelung bis zur Bahnreform 2 sollte sich an den gesetzlichen Finanzierungsanteilen von Bund und Kantonen nichts ändern. So mussten sich die ehemaligen MThB-Kantone St.Gallen und Thurgau beispielsweise am Umbau des Bahnhofs Weinfelden und die SOB-Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau am Bahnhofumbau Romanshorn beteiligen, obwohl diese heute reine SBB-Bahnhöfe sind.

3.3. Änderungen je betroffenes Objekt

Der vorliegende Eigentumsabtausch hat je Objekt folgende Auswirkungen in Bezug auf die gesetzliche Mitfinanzierungspflicht durch die Kantone:

Infrastrukturobjekt	gesetzliche Mitfinanzierung durch die Kantone	
	heute	nach dem Abtausch
Bahnhof St.Gallen	für Eigentumsanteile SOB	keine (neue)
Bahnhof Lichtensteig	für Eigentumsanteile SOB	für SOB
Strecke Lichtensteig-Wattwil	für talseitiges Gleis SOB	für talseitiges Gleis SOB und neu auch für bergseitiges Ex-Gleis SBB
Bahnhof Wattwil	keine (indirekt Nutzungsentgelt)	für SOB
Bahnhof Ebnet-Kappel	keine (indirekt Pachtzins SOB)	für SOB
Strecke Wattwil-Ebnet-Kappel	keine (indirekt Pachtzins SOB)	für SOB

Der Kanton bleibt also beim Bahnhof Lichtensteig sowie dem einen Streckengleis Lichtensteig-Wattwil gegenüber der SOB in der Pflicht. Zusätzlich kommt er in eine gesetzliche Mitfinanzierungspflicht an die neuen Anlagen der SOB. Da der Bund im Rahmen der Übergangsregelung Bahnreform 1 bis Bahnreform 2 jedoch keine Lastenverschiebungen zwischen Bund und Kantonen vornimmt, übernimmt der Bund fehlende Finanzierungsanteile in Wattwil/Lichtensteig als «nationale Infrastruktur» ohne Kantonsbeteiligung.

Der Bund finanziert künftig denjenigen Anteil zu 100 Prozent, der ohne Abtausch durch die SBB aus der Leistungsvereinbarung Bund-SBB zu leisten wäre. Da sich die SBB mit dem Eigentumsabtausch nicht mehr finanziell am Umbau Wattwil/Lichtensteig beteiligen muss, erlässt der Bund die Zahlungsverpflichtungen der SOB an die SBB im Bahnhof St.Gallen und verwendet das Darlehen aus der 7. Vereinbarung neu für die 1. Etappe des Umbaus Wattwil/Lichtensteig durch die SOB. Die heutige Pachtstrecke Wattwil-Ebnet-Kappel wäre bei Annahme der Bahnreform 2 ab 1. Januar 2007 ins Ergänzungsnetz und damit in die alleinige finanzielle Verantwortung des Kantons übergegangen. Die Eigentumsübertragung führt zu keiner Lastenverschiebung Bund-Kanton.

3.4. Gleichwertigkeit der abgetauschten Infrastrukturen

Die Bahnreform 2 ging beim Ansatz Auftrennung in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz von einer Kostenneutralität Bund-Kantone insgesamt aus. Mit der damals vorgeschlagenen Aufnahme der SOB-Strecke Romanshorn-Wattwil ins Grundnetz und der Zuteilung der Strecke Wattwil-Nesslau ins Ergänzungsnetz wäre der Kanton bei der SOB-Infrastruktur insgesamt entlastet worden. In den Beratungen zur Bahnreform 2 war unbestritten, dass die Finanzierung des Substanzerhaltes und der Erneuerung der Infrastrukturen zwischen SBB und KTU harmonisiert werden soll.

Um laufende und anstehende Vorhaben nicht zu blockieren, haben sich die Partner darauf verständigt, Infrastrukturvorhaben im Bereich der Substanzerhaltung und Erneuerung bis auf weiteres nach den geltenden Regeln zu finanzieren. Die Mitfinanzierungspflicht der Kantone bei Infrastrukturen der KTU bleibt damit ebenso erhalten wie die alleinige Finanzierung durch den Bund bei Infrastrukturen der SBB. Der Bund erachtet den Eigentumsabtausch Wattwil/Lichtensteig als zweckmässig und die Sanierung und Erneuerung als überfällig.

Die vorliegende Finanzierungslösung bietet beste Voraussetzungen für einen raschen Beginn der Bauarbeiten. Die Regelung der finanziellen Beteiligungen von Bund und Kanton erfolgt im

Rahmen des praktisch baureifen Umbauprojekts Wattwil/Lichtensteig beziehungsweise der bereits abgeschlossenen Umbauten beim Bahnhof St.Gallen. Sämtliche abgetauschten Anlageteile sind somit kurz vor oder nach dem Eigentumsabtausch saniert. Unter dem Aspekt des Sanierungsbedarfs wie auch unter dem Aspekt der Finanzierungsverantwortung sind die abgetauschten Infrastrukturen deshalb als gleichwertig zu betrachten.

Bei der heutigen Pachtstrecke Wattwil-Ebnat-Kappel, für welche noch kein Bauprojekt vorliegt und welche nicht Gegenstand der vorliegenden Vereinbarung ist, entstehen für den Kanton keine Nachteile durch den Eigentumsabtausch. Der Eigentumsabtausch ist nicht entscheidend für die finanziellen Konsequenzen auf den Kanton. Diese hängen im Wesentlichen von der künftigen Neugestaltung der Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen bzw. der neuen Bahnreform 2 ab.

Die vorgeschlagene Umwidmung der 7. Vereinbarung mit der SOB vom bereits sanierten Bahnhof St.Gallen auf das Sanierungsobjekt Wattwil/Lichtensteig ist jedoch die einzige Möglichkeit, die von Bund und Kanton bereits früher zu diesem Zweck reservierten Mittel aus dem auslaufenden 8. Rahmenkredit noch ausschöpfen zu können. Kommt die Umwidmung nicht zustande, verfallen die Mittel und es bestünde für 2007 bis 2010 nur eine unvollständige Finanzierung.

Der zeitgerechte Umbau Wattwil/Lichtensteig scheiterte in der Vergangenheit, weil das Objekt im Hinblick auf den Eigentumsabtausch und aus Folge des Entlastungsprogramms 2003 des Bundes aus der Leistungsvereinbarung Bund-SBB 2003 bis 2006 gestrichen wurde. Das mit dem Bund verhandelte Finanzierungskonzept für die Periode 2007 bis 2010 basiert auf einer Finanzierung der 1. Etappe aus dem auslaufenden 8. und einer 2. Etappe aus dem neuen 9. Rahmenkredit. Die Auslösung der reservierten Mittel aus dem 8. Rahmenkredit erfordert zwingend die Umwidmung der 7. Vereinbarung gemäss vorliegendem Antrag.

4. Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998

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 wird.

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 insbesondere nach Finanzkraft und strukturellen Voraussetzungen der Kantone abgestuft. Der Anhang zur eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) enthält die durch das BAV neu berechneten Kantonsanteile für die Kalenderjahre 2004-2007. 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.

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. Finanzierung

Damit die Finanzierung der auf die SOB zu übertragenden Umbauprojekte Wattwil und Lichtensteig sichergestellt werden kann, hat die SOB dem BAV mit Schreiben vom 16. Mai 2006 ein Gesuch zur Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 eingereicht. Mit der Um-

widmung möchte die SOB die Beiträge des Bundes und der Kantone von Fr. 13'430'000.– für die erste Etappe der Bahnhofumbauten in Wattwil und Lichtensteig verwenden.

Das BAV hat das Gesuch der SOB geprüft. Es erachtet die Voraussetzungen für eine Umwidmung der Beiträge des Bundes und der Kantone als erfüllt. Mit Schreiben vom 29. Mai 2006 unterbreitete es den an der ehemaligen BT beteiligten Kantonen den Entwurf einer 7. Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen, Thurgau einerseits sowie der SOB andererseits zur Stellungnahme.

Der Bund schlägt mit der 7. Vereinbarung zwischen der Schweizerische Eidgenossenschaft und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen, Thurgau einerseits sowie der Schweizerischen Südostbahn AG andererseits folgende Finanzierungslösung vor:

- Die 7. Vereinbarung mit der SOB ersetzt die 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 mit der ehemaligen BT (Art. 1 Abs. 2). Die bereits zugesicherten Beiträge des Bundes und der Kantone von Fr. 13'430'000.– für die Kapitalbeteiligung der BT an den Anlagen des Gemeinschaftsbahnhofs SBB/BT in St.Gallen (ursprüngliches Objekt) werden für die erste Umbaustappe der Bahnhöfe Wattwil/Lichtensteig (neues Objekt) der SOB verwendet.
- Weitere Finanzierungen ab 1. Januar 2007 für die zweite Umbaustappe der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig werden im Rahmen von jährlich abzuschliessenden Investitionsvereinbarungen aus dem 9. Rahmenkredit 2007-2010 des Bundes, bzw. allfälliger Leistungsvereinbarungen im Rahmen einer neuen Finanzierungslösung der Infrastruktur, eingeplant.

Mit dieser Lösung werden die SBB zwar um Fr. 13'430'000.– entlastet, die sie nicht für die Bahnhofumbauten in Wattwil und Lichtensteig einsetzen müssen. Im Gegenzug haben sie den wegfallenden SOB-Anteil von Fr. 13'430'000.– am Bahnhofumbau St.Gallen zu kompensieren.

Der Bund und der Kanton St.Gallen haben der SOB ihren Anteil am ursprünglich zugesicherten Betrag von Fr. 13'430'000.– noch nicht vollständig überwiesen. Sie haben die Auszahlung ihres Anteils davon abhängig gemacht, dass ihre Leistungen gemäss der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 bei künftigen Regelungen berücksichtigt bzw. angerechnet werden, wenn sich die Besitzesverhältnisse im Bahnhof St.Gallen ändern. Folgende Beiträge haben der Bund und die Kantone der SOB überwiesen bzw. sind noch ausstehend:

	Einbezahlte, bedingt rückzahl- bare Darlehen in Fr.	Ausstehende, bedingt rückzahl- bare Darlehen in Fr.	Total in Fr.
Bund	1'668'450	2'904'450	4'572'900
Appenzell A.Rh.	499'600	0	499'600
St.Gallen	2'468'130	4'296'570	6'764'700
Thurgau	1'592'800	0	1'592'800
Total	6'228'980	7'201'020	13'430'000

Der 8. Rahmenkredit des Bundes wird Ende 2006 ablaufen. Damit die aus dem 8. Rahmenkredit stammenden Mittel von Fr. 13'430'000.– rechtzeitig übertragen werden können, muss der Abtausch zwingend im Jahr 2006 stattfinden. Nach Unterzeichnung der vorliegenden 7. Vereinbarung mit der SOB soll der noch ausstehende Anteil des Kantons St.Gallen von Fr. 4'296'570.– freigegeben und an die SOB überwiesen werden.

Das BAV hat mit Schreiben vom 22. Dezember 2005 in Aussicht gestellt, dass der Anlagentausch SBB-SOB weder für den Bund noch für die von der SOB berührten Kantone Appenzell A.Rh, St.Gallen und Thurgau – vorbehältlich einer allfälligen Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung – zu einer finanziellen Mehrbelastung bzw. Entlastung führen soll. Geht eine Infrastruktur der SBB an eine Privatbahn über, soll sich nichts an den Finanzierungszuständigkeiten ändern. Durch diese Regelung trägt der Bund sämtliche Investitions- und Abgeltungsbeiträge für diejenigen Infrastrukturteile zu 100 Prozent, welche die SOB von den SBB übernommen hat.

4.3. Bedeutung von speziellen Bestimmungen

Zwar vereinbarten Bund und Kantone 1998 im Hinblick auf die Bahnreform 1, dass ihre Leistungen gemäss der 7. Vereinbarung bei künftigen Regelungen berücksichtigt bzw. angerechnet werden, falls sich die Besitzesverhältnisse des Gemeinschaftsbahnhofes St.Gallen ändern. Aus dieser Bestimmung kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass der Kanton bzw. die SOB die ausstehenden Beträge ohne Eigentumsabtausch mit Wattwil/Lichtensteig gar nicht an die SBB auszahlen müssten. Käme der angestrebte Eigentumsabtausch nicht zu stande, bliebe die SOB in St.Gallen gegenüber der SBB in der Pflicht. Bund und Kanton müssten die ausstehenden Zahlungen an die SOB leisten und diese hätte das Geld an die SBB weiterzuleiten.

In den Übergangsbestimmungen (Art. 15) der Vereinbarung wird auf die Nachfolgefiananzierung für Aufwendungen ab 2007 verwiesen. Diese Bestimmungen sind so zu verstehen, dass die 2. Etappe über den 9. Rahmenkredit zu finanzieren ist und hierfür der Abschluss einer neuen Vereinbarung erforderlich ist. Im neuen Regime des Bundes ab 1. Januar 2007 ist vorgesehen, diese Vereinbarungen mit den Kantonen nicht mehr objektweise, sondern im Rahmen von jährlich abzuschliessenden Investitionsvereinbarungen für die Investitionsbedürfnisse gemäss der vom Bund genehmigtem Investitionsrechnung der SOB zu gewähren. Die Investitionssteuerung wird damit schrittweise mit jener der SBB harmonisiert.

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 wenigstens 6 Mio. Franken belastet. Nach dem Entwurf der 7. Vereinbarung des BAV beträgt der st.gallische Anteil Fr. 6'764'700.–. Damit fällt die Zustimmung zur 7. Vereinbarung mit der SOB, welche die 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 mit der ehemaligen BT ersetzt, 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.

5. Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn einzutreten.

Im Namen der Regierung,
Die Präsidentin:
Karin Keller-Sutter

Der Staatssekretär:
Martin Gehrer

Beilage

7. Vereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bund),

handelnd durch das Bundesamt für Verkehr (BAV),

und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen, Thurgau (Kantone)

einerseits

und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB)

andererseits

aufgrund von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) vom 20. Dezember 1957.

Artikel 1

Gegenstand und Ziel

¹ SOB und SBB bereinigen mit Unterstützung von Bund und Kantonen die Netzstrukturen im Toggenburg sowie die Betriebs- und Eigentumsverhältnisse St.Gallen – Wattwil, dabei werden die Gemeinschaften St.Gallen, Lichtensteig und Wattwil aufgelöst. Die vorliegende Vereinbarung regelt die Finanzierung für einen Teil der notwendigen Infrastruktur-Investitionen in Lichtensteig und Wattwil.

² Diese Vereinbarung zwischen dem Bund, den Kantonen Appenzell Ausserrhoden (AR), St.Gallen (SG) und Thurgau (TG) und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB), ersetzt die 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998, die zwischen dem Bund, den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, St.Gallen und Thurgau und der damaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) abgeschlossen worden ist. Die alte Vereinbarung beinhaltete Leistungen des Bundes und der Kantone für die Kapitalbeteiligung der BT an den Anlagen des Gemeinschaftsbahnhofes SBB/BT in St.Gallen. Vom Gesamtbetrag von CHF 13,43 Mio. wurden durch den Bund und die beteiligten Kantone bis am 31.12.2005 CHF 6'228'980.– auf das Konto der BT einbezahlt. Diese Mittel werden auf die nach neuer 7. Vereinbarung zu leistenden Zahlungen angerechnet. Die aufgelaufenen Zinsen werden für nicht aktivierbare Investitionskosten innerhalb des Projektes verwendet.

Artikel 2

Leistungen von Bund und Kantone

¹ Zur Finanzierung der in Artikel 4 dieser Vereinbarung aufgeführten Investitionen leisten Bund und Kantone der SOB, gemäss Aufteilung der 7. Vereinbarung BT vom 29. Mai 1998, nachstehendes Darlehen:

	Anteile	Zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen	Total
	%	Fr.	Fr.
Bund	34.05	4'572'900	4'572'900
Kanton Appenzell A.Rh.	3.72	499'600	499'600
Kanton St.Gallen	50.37	6'764'700	6'764'700
Kanton Thurgau	11.86	1'592'800	1'592'800
Total *)	100.00	13'430'000	13'430'000

² Durch Bund und Kantone wurden auf die 7. Vereinbarung der BT folgende Beträge einbezahlt und folgende Beträge sind noch ausstehend (Stand 31. Dezember 2005):

	Bereits einbezahlte, bedingt, rückzahlbare Beiträge	Ausstehende, bedingt rückzahlbare Beiträge	Total
	CHF	CHF	CHF
Bund	1'668'450	2'904'450	4'572'900
Kanton AR	499'600	0	499'600
Kanton SG	2'468'130	4'296'570	6'764'700
Kanton TG	1'592'800	0	1'592'800
Total	6'228'980	7'201'020	13'430'000
aufgelaufene Zinsen	etwa 130'000		130'000
Total inkl. Zinsen			13'560'000

³ Zulasten der vorliegenden Vereinbarung sind nur diejenigen Kosten nach Art. 56 EBG anrechenbar, die abteilungsberechtigten Leistungen der Infrastruktur der SOB dienen.

Artikel 3

Grundlagen

¹ Die Verpflichtung der öffentlichen Hand gemäss Artikel 2 erfolgt im Rahmen des Vollzuges des 8. Rahmenkredits Art. 56 EBG.

² Grundlagen zu dieser Vereinbarung bilden die Schreiben der SOB an die SBB vom 25. September 2003 und dasjenige der SBB an die SOB vom 20. Januar 2004 mit den entsprechenden Kopien an das BAV, der Entscheid der SBB vom 19. Dezember 2005, die Eigentumsgrenzen zwischen der SBB und der SOB durch Abtausch zu vereinfachen, das Gesuch der SOB vom

16. Mai 2006 mit den dazugehörigen Unterlagen sowie der Begleitbrief des BAV vom 24. Mai 2006 zum Entwurf dieser Vereinbarung.

³ Daneben gelten u.a. die Vorgaben und Richtlinien des BAV zum 8. Rahmenkredit von 1993 sowie die Richtlinie des BAV über Investitionen der KTU (Infrastruktur Eisenbahnen) vom 1. Mai 2001.

⁴ Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen sind u.a:

- Subventionsgesetz (SuG; SR 616.1)
- Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101);
- Abgeltungsverordnung (ADFV; SR 742.101.1);
- Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen (REVO; SR 742.221);

Artikel 4

Mittelverwendung

Die Mittel gemäss Artikel 2 sind ausschliesslich für die erste Etappe des Umbaus Wattwil – Lichtensteig zu verwenden.

Kosten	CHF
Planungsarbeiten	200'000
Bachdurchlass Feldmühlebach Unterbau	250'000
Anpassungen Technickergebäude	600'000
Stellwerkanlage	8'000'000
Kabel, Installationsarbeiten	2'500'000
Anpassungsarbeiten, Anbindung an ILTIS	910'000
Honorare Ingenieure	340'000
Diverses, Unvorhergesehenes, Provisorien	760'000
Gesamttotal *) **)	13'560'000

*) Kostengrundlage = Kostenzusammenstellungen der einzelnen Bauobjekte, Preisbasis Frühling 2006 (exkl. MWSt.).

***) Kostendach

Artikel 5

Mehrkosten

¹ Sowohl teuerungsbedingte als auch projektbedingte Mehrkosten über das Kostendach nach Artikel 4 müssen innerhalb der Investitionsplanung 2007 bis 2010 eingeplant und finanziert werden. Projektänderungen sind dem BAV in jedem Fall zur Bewilligung vorzulegen. Das BAV spricht das Vorgehen in diesen Fällen auch mit den beteiligten Kantonen ab.

Artikel 6

Mittelabruf

¹ Für den Zahlungsverkehr dieser Vereinbarung wird das bestehende Konto der 7. Vereinbarung BT vom 29.5.98, Konto bei der Kantonalbank St.Gallen Nr. 10/340.251-01, weitergeführt. Die ausstehenden Beiträge von Bund und Kanton St.Gallen können nach der Unterzeichnung abgerufen und gemäss nachstehender Aufstellung und Verfahren auf das oben genannte Konto einbezahlt werden. Eine Neuordnung der Kontoführung für Infrastrukturinvestitionen ab 2007 bleibt vorbehalten.

² Das Gesuch an das BAV für die Mitteleinforderung hat folgende Punkte zu enthalten:

- Kontostand (einschliesslich allfälliger Terminanlagen) unter Angabe der aufgelaufenen Zinsen,
- gewünschter Betrag mit konkretem Mitteleinsatzplan für die nächsten vier Monate,
- Angaben des Verwendungszweckes sowie Kurzbeschreibung über den Fortschrittstand des Projektes,
- gegebenenfalls Begründung der Überschreitung gegenüber der Bedarfsmeldung,
- aktualisierter Mittelbedarf über die Folgejahre,
- Kopien der Bankauszüge und Zinsnachweise des Spezialkontos.

³ Die SOB gibt der Bank eine Kopie der Finanzierungsvereinbarung zum Vollzug des Zahlungsverkehrs ab.

Artikel 7

Projektierung, Bau

¹ Die Genehmigung der Pläne richtet sich nach den Bestimmungen des EBG und seinen Vollzugsvorschriften.

² Änderungen vom genehmigten Projekt sind dem BAV vor Bauausführung fristgerecht zu melden. Die Genehmigungen dieser Änderungen richten sich nach den Bestimmungen des EBG und seinen Vollzugsvorschriften.

Artikel 8

Ausschreibung, Vergaben

¹ Die SOB verpflichtet sich, die Aufträge für die Leistungen nach Artikel 4 dieser Vereinbarung nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu vergeben.

² Die SOB zeigt im Rahmen des Schlussberichts sowie der Schlussabrechnung nach Artikel 11 der vorliegenden Vereinbarung die jeweiligen Vergabeverfahren transparent auf.

³ Im Ausschreibungsverfahren kommt grundsätzlich das interkantonale Konkordat über das öffentliche Beschaffungswesen (IVoeB, SR 172.056.4) zur Anwendung.

⁴ Die Kontrolle für die Einhaltung dieser Gesetzesgrundlage obliegt den Kantonen.

Artikel 9

Verantwortlichkeiten / Realisierung

¹ Die SOB ist verantwortlich und hat demnach alle notwendigen Schritte zu unternehmen, damit das Projekt (1. Etappe) nach Artikel 4 innerhalb der anlässlich der Gesuchsstellung zwischen Bund, Kantonen und der SOB vereinbarten Frist, das heisst bis Ende 2007, realisiert wird.

² Für allfällige Projektverzögerungen hat die SOB den Nachweis zu erbringen, dass sie diese nicht verursacht hat.

³ Ohne diesen Nachweis haftet die SOB für allfällige Nachteile und Schäden, die daraus entstehen.

Artikel 10

Kostenkontrolle

¹ Sobald die SOB erkennt, dass unvorhersehbare Ereignisse erhebliche Mehrkosten zur Folge haben können, hat sie vor dem Eingehen von Verpflichtungen das BAV ohne Verzug zu informieren. Das weitere Vorgehen wird in Absprache zwischen SOB, BAV und den Kantonen festgelegt.

Artikel 11

Schlussbericht / Schlussabrechnung

¹ Die SOB reicht dem BAV Schlussbericht und Schlussabrechnung innert nützlicher Frist nach Inbetriebnahme des Objekts nach Artikel 4 ein. Diese Frist beträgt im Regelfall maximal ein Jahr.

² Form und Inhalt des Schlussberichts und der Schlussabrechnung folgen grundsätzlich der Richtlinie des BAV über die Investitionen der konzessionierten TU vom 1. Mai 2001, Anhang C und D.

³ Gleichzeitig mit der Vorlage des Schlussberichts und der Schlussabrechnung hat die SOB die mutmasslichen Einsparungen bzw. Folgekosten als Folge des realisierten Projektes im Detail dem BAV zu unterbreiten. Insbesondere sind die wegfallenden Abschreibungen, Unterhaltskosten sowie die zu erwartenden Mehrerlöse auszuweisen. Abweichungen gegenüber dem im ursprünglichen Finanzierungsgesuch aufgeführten Wirtschaftlichkeitsnachweis sind zu begründen.

⁴ Die Meldung muss ebenfalls den allfälligen Restbuchwert der ausserbetriebgesetzten Anlagen und die Art ihrer Ausbuchung (Bruttowerte und Abschreibungen) aufzeigen.

⁵ Das BAV prüft Schlussbericht, Schlussabrechnung, Verbuchung und die Mittelverwendung und legt die Bewirtschaftung allfälliger Kreditreste / Fehlbeträge inkl. allfällig angefallener Zinsen in Absprache mit den Kantonen fest.

⁶ Das BAV orientiert die SOB und die Kantone schriftlich über das Prüfungsergebnis.

⁷ Die definitiven Betreffnisse der Schlussabrechnung sind von der SOB in einer separaten Beilage des Geschäftsberichts zu veröffentlichen (REVO Art. 3, Abs. 2, Bst. h).

⁸ Die SOB ist gehalten, alle zur Kontrolle der vorliegenden Vereinbarung notwendigen Unterlagen zeitgerecht zur Verfügung zu stellen. Die SOB hat u.a. dafür zu sorgen, dass die Buchungsbelege zusammengefasst nach Teilobjekten gem. Artikel 4 der vorliegenden Finanzierungsvereinbarung jederzeit eingesehen werden können. Bei elektronischer Führung und Aufbewahrung der Geschäftsbücher wird die Lesbarmachung der Belege in geeigneter Form inkl. Reproduktion in Papierform vorausgesetzt.

Artikel 12

Verbuchung

¹ Grundlage für die Verbuchung bildet die REVO.

² Die Objekte gemäss Artikel 4, Absatz 1 der Vereinbarung sind bei der Inbetriebnahme in der Anlagenrechnung zu aktivieren und die Darlehen entsprechend ihrer Art in den Passiven zu führen.

³ Nicht rückzahlbare Beiträge (à-fonds-perdu Beiträge) an aktivierbare Objekte oder Teile davon sind nach Artikel 7 Abs. 8 REVO erfolgsneutral auf das Abschreibungskonto zu verbuchen und in der Anlagen- und Abschreibungsrechnung getrennt auszuweisen. Daraus resultiert ein Buchwert Null und es dürfen demzufolge keine Abschreibungen vorgenommen werden. Die nicht rückforderbare MWSt gilt als nicht aktivierbare Kosten.

⁴ Allfällig realisierte Zinsmittel aus der Vereinbarung gelten als à-fonds-perdu Beiträge (Art. 7 Abs. 7 REVO) und sind für nicht aktivierbare Investitionskosten innerhalb des Projekts (1. Etappe, allenfalls auch 2. Etappe) zu verwenden.

⁵ Die Betreffnisse der Mehrwertsteuer (MWSt) werden gemäss den Grundlagen des BAV vom Dezember 1995 «Subventionen und Mehrwertsteuer» abgewickelt.

⁶ Bis zur Schlussabrechnung sind mit à-fonds-perdu-Beiträge finanzierte Investitionen brutto zu verbuchen, d.h. inkl. der nicht rückforderbaren MWSt. Investitionen, die mit Eigenmitteln und/oder Fremdkapital (inkl. Darlehen Art. 56 EBG) finanziert wurden, sind netto zu verbuchen, d.h. exkl. der rückforderbaren MWSt.

⁷ Eigenleistungen der SOB sind maximal zu Selbstkosten (inkl. Verwaltungsgemeinkosten) zu belasten (Art. 7 Abs. 6 REVO).

Artikel 13

Rückzahlung des Darlehens

¹ Das BAV bestimmt, ob und in welchem Umfang der Bundesanteil des bedingt rückzahlbaren Darlehens aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln und/oder Betriebsüberschüssen allenfalls rückzahlbar ist. Es kann, unter Vorbehalt der notwendigen GV-Beschlüsse, auch bestimmen, dass der Bundesanteil unabhängig vom Kantonsanteil in Eigenkapital umgewandelt wird.

² Die Kantone entscheiden über die Rückzahlung oder Umwandlung der Kantonsanteile.

Artikel 14

Zweckentfremdung und Veräusserung

¹ Die SOB verpflichtet sich, eine allfällige Zweckentfremdung und/oder Veräusserung von Objekten nach Artikel 4, die mit einer Finanzhilfe des Bundes und der Kantone unterstützt wurden, ohne Verzug dem BAV anzuzeigen.

² Bei einer Zweckentfremdung und/oder Veräusserung von Objekten nach Artikel 4 der Vereinbarung behalten sich Bund und Kantone das Recht vor, die Finanzhilfe gemäss Art. 29 des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1) zurückzufordern.

³ Geht ein Objekt nach Artikel 4 dieser Vereinbarung infolge Fusion, Spaltung, Umwandlung, Vermögensübertragung oder Verkauf an einen neuen Eigentümer über, kann ganz oder teilweise auf eine Rückforderung verzichtet werden, wenn jener die Voraussetzungen für die Finanzhilfe erfüllt und keine Zweckentfremdung vorliegt.

Artikel 15

Übergangsbestimmungen

¹ Die vorliegende Vereinbarung regelt die Finanzierung über den 8. Rahmenkredit Artikel 56 EBG. Ende 2006 wird der 8. Rahmenkredit bundesseits erschöpft sein.

² Bund und Kantone sehen vor, Aufwendungen ab 2007 im Rahmen einer Nachfolgefinanzierung zum 8. Rahmenkredit aufzunehmen, wobei die Beschlüsse zur Nachfolgefinanzierung vorbehalten bleiben.

Artikel 16

Streitigkeiten

¹ Streitigkeiten über die Auslegung dieser Vereinbarung entscheidet der Bundesrat abschliessend.

Artikel 17

Strafbestimmungen bei Widerhandlungen

¹ Der Vollzug dieser Vereinbarung unterliegt im übrigen den Strafbestimmungen und Verwaltungsmassnahmen nach Art. 88 und 89 EBG sowie des StGB.

Bern,

Im Namen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr:

Frauenfeld,

Im Namen des Regierungsrates
des Kantons Thurgau
Der Präsident: Der Staatsschreiber:

Herisau,

Im Namen des Regierungsrates
des Kantons Appenzell A.Rh.
Der Landammann: Der Ratsschreiber:

St.Gallen,

Im Namen der Regierung
des Kantons St.Gallen
Die Präsidentin: Der Staatssekretär:

St.Gallen,

Im Namen der Schweizerischen Südostbahn
Der Präsident Der Direktor:
des Verwaltungsrates:

Kantonsratsbeschluss über die Umwidmung der 7. Vereinbarung vom 29. Mai 1998 über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn

Entwurf der Regierung vom 27. Juni 2006

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 27. Juni 2006 Kenntnis genommen und erlässt

in Anwendung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971¹, Art. 56 und 60 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957² sowie Art. 30 ff. der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995³

als Beschluss:

1. Der Kanton St.Gallen tritt der 7. Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen, Thurgau einerseits und der Schweizerischen Südostbahn AG andererseits über die Finanzierung technischer Verbesserungen bei.

Die Regierung wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.

2. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum⁴.

¹ sGS 713.1.

² SR 742.101.

³ SR 742.101.1.

⁴ Art. 7bis Abs. 1 Bst. b des Gesetzes über Initiative und Referendum, sGS 125.1.