

## Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2011

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 4. Januar 2011

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	1
1. Ziele für die Eisenbahninfrastruktur 2011-2012 .....	2
2. Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur .....	3
2.1. Ausgangslage .....	3
2.2. Angleichung der Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen .....	4
3. Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen 2011-2012 .....	4
3.1. Verpflichtungskredite .....	4
3.2. Leistungsvereinbarungen .....	5
3.3. Steuerung über Zielvorgaben .....	5
3.4. Mittelbedarf .....	6
3.5. Mittelzuteilung an die SOB .....	6
4. Investitionsbedarf .....	6
4.1. Bedeutung des Unternehmens .....	6
4.2. Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand .....	7
4.3. Mittelfristplan 2011-2014 .....	7
4.4. Darlehensbedarf aus der Leistungsvereinbarung 2011-2012 .....	9
4.5. Darlehensbedarf im Jahr 2011 .....	10
5. Finanzierung .....	11
5.1. Gesetzliche Grundlagen .....	11
5.2. Beteiligung Bund-Kantone.....	11
5.3. Zuständigkeit zur Beschlussfassung.....	12
6. Antrag .....	12
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2011).....	13

### Zusammenfassung

*Die Finanzierung nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) von Investitionen in die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU; so genannte Privatbahnen) 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 jährlich 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 SOB behandelt.*

*Der 9. Rahmenkredit 2007-2010 nach Art. 56 EBG läuft Ende 2010 aus. Die Instrumente der Rahmenkredite und der Objektvereinbarungen werden nicht mehr weitergeführt. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem System der Leistungsvereinbarungen bei der Infrastrukturfinan-*

zierung der Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) hat der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen geschaffen, um eine Angleichung zwischen SBB und Privatbahnen zu erreichen. Konkret bedeutet dies, dass der Bund beabsichtigt, anstelle eines 10. Rahmenkredits für Investitionshilfen neu einen zweijährigen Verpflichtungskredit für die gesamte Finanzierung der Privatbahninfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Der Verpflichtungskredit ist eine rechtliche Voraussetzung für den Abschluss von mehrjährigen Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Privatbahnen. Für die Jahre 2011-2012 können damit – analog zu den SBB – ebenfalls Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Im Unterschied zur Leistungsvereinbarung mit den SBB beschränken sich die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen auf die Infrastrukturbestellung und enthalten keine generellen strategischen Zielvorgaben für die Unternehmen.

Da es sich bei der Leistungsvereinbarung 2011-2012 um eine Übergangslösung handelt, soll vorläufig am bisherigen System der jährlichen Beitragsverpflichtungen durch den Kanton St.Gallen festgehalten werden. Eine Umstellung auf mehrjährige Kredite ist dann in Betracht zu ziehen, wenn die Rahmenbedingungen über die zukünftige Ausgestaltung der Privatbahnfinanzierung (Bahnreform 2) bekannt sind. Die Abgeltungen zur Finanzierung der ungedeckten Infrastrukturkosten nach Art. 49 EBG sollen auch in dieser Periode jährlich vereinbart werden. Der nicht durch Abschreibungsmittel gedeckte Investitionsbedarf wird den Privatbahnen über zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen zur Verfügung gestellt.

Die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) hat Bund und Kantonen den Investitionsbedarf für die Jahre 2011 und 2012 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz sowie in den Teil (das so genannte CH-Netz Lichtensteig-Wattwil), der früher der SBB gehörte und heute vom Bund allein finanziert wird. Für das Jahr 2011 weist die SOB einen Netto-Investitionsbedarf für das Ost- und Südnetz von insgesamt Fr. 39'979'000.– (ohne CH-Netz) aus. Davon entfallen auf das Ostnetz Fr. 24'698'000.– und auf das Südnetz Fr. 15'281'000.–. Die SOB kann aus Abschreibungsmitteln und weiteren Beiträgen insgesamt Fr. 15'205'400.– finanzieren. Die SOB beantragt dem Bund und den an der SOB beteiligten Kantonen, ein zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 24'773'600.– zu gewähren. Der Anteil des Kantons St.Gallen am Darlehen beträgt Fr. 7'537'466.–.

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2011.

## **1. Ziele für die Eisenbahninfrastruktur 2011-2012**

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 gut ausgebaute öffentliche Verkehr und speziell das engmaschige und leistungsfähige Eisenbahnnetz der Schweiz sind ein wichtiger Erfolgsfaktor im internationalen Standortwettbewerb und tragen wesentlich zum Erfolg des Wirtschaftsstandorts Schweiz bei. Sie sind die Voraussetzung dafür, dass ein möglichst hoher Anteil des Personen- und Güterverkehrs effizient und umweltschonend auf der Schiene abgewickelt werden kann.

Aus dem übergeordneten Ziel der ökologisch tragfähigen und effizienten Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse kann eine generelle Zielsetzung für die Betreiber der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur formuliert werden. Im Vordergrund steht die Gewährleistung eines sicheren, zuverlässigen und den Erfordernissen des Personen- und Güterverkehrs entsprechend effizienten Betriebs sowie der Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur.

Aus diesem generellen Ziel lassen sich mehrere Einzelziele ableiten. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet. Dabei ist stets zu beachten, dass die Eisenbahninfrastruktur nie einem Selbstzweck dienen kann, sondern möglichst optimal auf den Verkehr abgestimmt werden muss, der auf ihr abgewickelt werden soll.

Mit der Bestellung des Betriebs und Unterhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2011-2012 erwartet der Bund, dass folgende Ziele erreicht werden:

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus;
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes;
- optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
- Verbesserung der Interoperabilität;
- Erhöhung der Produktivität.

## **2. Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur**

### **2.1. Ausgangslage**

Die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts der Schieneninfrastruktur in der Schweiz erfolgt zurzeit hauptsächlich über vier Gefässe:

- den Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (abgekürzt FinöV-Fonds);
- die Leistungsvereinbarungen (Zahlungsrahmen) zwischen dem Bund und den SBB;
- die Rahmenkredite (neu: Verpflichtungskredit) für Privatbahnen;
- und den Infrastrukturfonds.

Grosse Infrastrukturvorhaben wie NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Lärmsanierung werden über den FinöV-Fonds finanziert. Für den Erhalt und den Ausbau des bestehenden Netzes gelten die Leistungsvereinbarung Bund-SBB und der Rahmenkredit für Privatbahnen.

Der Infrastrukturfonds dient zur Finanzierung von Verkehrswegen in den Agglomerationen und zur Fertigstellung sowie Ergänzungen des bestehenden Nationalstrassennetzes. Bei einer Laufzeit von 20 Jahren stehen insgesamt 20 Mrd. Franken zur Verfügung, davon 6 Mrd. als Bundesbeiträge an Infrastrukturen für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr.

Aufgrund der heutigen finanziellen Ausgangslage werden die Mittel für neue Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Zukunft knapp sein. Jede Neuinvestition löst ausserdem Folgekosten aus (Unterhalts-, Betriebs- und Abschreibungskosten). Eine strenge Prioritätensetzung ist deshalb unausweichlich. Vorrang haben dabei jene Projekte, welche den Substanzerhalt und die Funktionalität der Netze gewährleisten.

Der Bund hat in den Jahren 2007/2008 den Zustand der Privatbahninfrastruktur erheben lassen. Dabei hat sich gezeigt, dass die Infrastruktur insgesamt in einem guten Zustand ist (der Zustand variiert aber relativ stark zwischen den einzelnen Bahnen) und dass die damals im Finanzplan des Bundes eingestellten Mittel ausreichen für den Betrieb und den dringenden Substanzerhalt der bestehenden Anlagen. Erweiterungsinvestitionen, verschiedene Vorhaben für Tunnel- und Bahnhofsanierungen sowie die Sicherung/Aufhebung von Bahnübergängen hingegen können nicht ausreichend finanziert werden. Damit das bestehende Eisenbahnnetz in seiner Ausdehnung und Qualität erhalten werden und auf einen akzeptablen Sicherheitsstandard (dringend sind insbesondere die Sanierung von Tunnels und Bahnübergängen) gehoben

werden kann, muss geprüft werden, wie ab 2013 auch für die Privatbahnen mehr Mittel verfügbar gemacht werden können. Dabei sind neben einer Erhöhung der Beiträge der öffentlichen Hand auch höhere Beiträge der Nutzer in Betracht zu ziehen.

## **2.2. Angleichung der Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen**

Der Umfang der Investitionshilfen wurde seitens des Bundes bisher über mehrjährige Rahmenkredite oder in einzelnen Fällen über Objektvereinbarungen festgelegt. Da der 9. Rahmenkredit 2007-2010 Ende 2010 ausläuft 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 SBB hat der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen geschaffen, um eine Angleichung zwischen SBB und Privatbahnen zu erreichen.

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. Mit den am 1. Januar 2010 wirksam gewordenen Änderungen des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) wurden die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung von SBB und Privatbahnen weitgehend angeglichen. So gelten die im revidierten EBG und in der neuen Verordnung des Bundes über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (SR 742.120; abgekürzt KFEV) beschriebenen Prozesse für das Controlling der Infrastrukturfinanzierung gleichermassen für die SBB und die Privatbahnen. Als wesentlicher Unterschied bleibt, dass der Bund die Eisenbahninfrastruktur der SBB allein finanziert, während die Privatbahninfrastruktur eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen ist. Bis die im Rahmen einer weiteren Etappe der Bahnreform vorgesehene Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung und Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen in Kraft ist, wird der Bund voraussichtlich weiterhin getrennte Finanzierungsbeschlüsse für die SBB und die Privatbahnen erlassen.

Ausgelöst durch die von den eidgenössischen Räten gewünschte Anpassung der Finanzhaushaltsverordnung des Bundes sollen künftig gewichtige Finanzierungsbeschlüsse vom jeweils neu gewählten Parlament beschlossen werden. 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 zweijährige Übergangslösung 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. Damit steht fest, dass die mit der Bahnreform 2 geplante Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung frühestens ab 1. Januar 2013 in Kraft treten kann.

## **3. Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen 2011-2012**

### **3.1. Verpflichtungskredite**

Anstelle eines 10. Rahmenkredits für Investitionshilfen stellt der Bund neu einen zweijährigen Verpflichtungskredit für die gesamte Finanzierung der Privatbahninfrastruktur zur Verfügung. Alle Auszahlungen des Bundes – Betriebs- und Investitionsbeiträge, d.h. Abgeltungen zum Ausgleich der ungedeckten Betriebskosten und des Abschreibungsaufwandes sowie bedingt rückzahlbare zinslose Darlehen – erfolgen aus diesem Verpflichtungskredit. Der Verpflichtungskredit ist eine rechtliche Voraussetzung für den Abschluss von mehrjährigen Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Privatbahnen.

### **3.2. Leistungsvereinbarungen**

Für die Jahre 2011-2012 können damit – analog zur SBB – ebenfalls zweijährige Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen abgeschlossen werden. Im Unterschied zur Leistungsvereinbarung mit der SBB beschränken sich die Leistungsvereinbarungen auf die Infrastrukturbestellung und enthalten keine generellen strategischen Zielvorgaben für die Unternehmen.

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. Das ab 2011 zum Einsatz gelangende Finanzierungsmodell bringt folgende Neuerungen:

- Angleichung der Finanzierungsinstrumente von SBB und Privatbahnen mit einem zweijährigen Verpflichtungskredit für alle Zahlungen (Betriebs- und Investitionsbeiträge);
- Abschluss von zweijährigen Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Infrastrukturbetreiberinnen für Betriebs- und Investitionsbeiträge (à fonds-perdu-Beiträge zum Ausgleich des Abschreibungsaufwandes und zinslose bedingt rückzahlbare Darlehen);
- für Kantone mit Objektfinanzierung: Wechsel zur Programmfinanzierung;
- höhere Planungssicherheit für die Besteller und die Unternehmen dank der Einführung eines Verpflichtungskredites für alle Beiträge;
- stärkere Ausrichtung der Infrastrukturbestellung auf die während der Laufzeit der Leistungsvereinbarung zu erreichenden Ziele;
- Einführung eines einheitlichen und integralen Controllingprozesses gemäss den Vorgaben der KFEV.

Der Bund sieht vor, ab 2013 eine vollständige Angleichung der Finanzierungsinstrumente von Privatbahnen und SBB vorzunehmen. Er 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.

### **3.3. Steuerung über Zielvorgaben**

Der Bund wird künftig dem Controlling ein stärkeres Gewicht als bisher beimessen. Er leitet den Controllingprozess der Sparte Infrastruktur unter Einbezug der Kantone, die ihrerseits bei der Angebotsplanung für den regionalen Personenverkehr (RPV) federführend sind. Gleich wie bei der SBB erfolgt die Steuerung neu auch bei den Privatbahnen über Zielvorgaben und daraus abgeleiteten Kennzahlen. Mit den vereinbarten Zielen und Kennzahlen haben die Besteller neu eine Bewertungsgrundlage betreffend Erfüllung der Verträge. Die Kennzahlen sollen mit einem vertretbaren Aufwand erhebbar sein und zuverlässige Aussagen liefern. Analog zu den Erfahrungen mit den bisherigen Leistungsvereinbarungen mit der SBB sind Kennzahlen aus den folgenden Bereichen vorgesehen: Finanzen, Sicherheit, Qualität, Produktivität und Angaben zum Netz.

In der Zeit bis 2013 wird der Fokus auf den unternehmens- und nicht den streckenbezogenen Kennzahlen liegen. Die Kennzahlen ermöglichen Vergleiche zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen (Benchmark) und bilden die Grundlage für die Offertverhandlungen. Die Unternehmen legen den Bestellern wenigstens halbjährlich einen schriftlichen Bericht über die Erreichung der Ziele und den Stand der vereinbarten Investitionsprojekte vor. Werden die bestellten Leistungen nicht wie vereinbart erbracht, Zielvorgaben nicht erreicht oder festgelegte Fristen nicht eingehalten, so kann der Bund Massnahmen zur Zielerreichung anordnen oder finanzielle Leistungen zurückfordern.

### 3.4. Mittelbedarf

Die Privatbahnen haben dem Bund für die Periode 2011-2012 einen Finanzbedarf von insgesamt 1'380 Mio. Franken angemeldet. Davon entfallen 387 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 beantragt der Bundesrat lediglich einen Gesamtkredit von 1'220 Mio. Franken. Dies ist deutlich weniger als von den Privatbahnen als absolut zwingend gefordert.

Das eidgenössische Parlament hat in der Wintersession 2010 den Kredit für die Privatbahnen um 59 Mio. Franken auf insgesamt 1'279 Mio. Franken erhöht, in erster Linie um den grossen Nachholbedarf im Substanzerhalt finanzieren zu können.

Die finanziellen Vorgaben des Bundes führen dazu, dass deutliche Abstriche bei den bisher von den Unternehmen eingeplanten Investitionen gemacht werden müssen. Der Bund hat die Infrastrukturbetreiberinnen aufgefordert, ihre Investitionsvorhaben entsprechend den vereinbarten Zielsetzungen neu zu priorisieren und aufzuzeigen, welche Vorhaben ohne Verletzung gesetzlicher Vorgaben bzw. ohne Schaden für das Netz hinausgeschoben werden können.

### 3.5. Mittelzuteilung an die SOB

Aus dem Gesamtfinauzrahmen der Leistungsvereinbarung für die Privatbahnen von 1'220 Mio. Franken bzw. von 1'279 Mio. Franken werden der SOB für die Jahre 2011 und 2012 voraussichtlich rund 116 Mio. Franken zur Verfügung gestellt. Dies ist deutlich weniger als von der SOB beantragt (rund 127 Mio. Franken).

Nach Abzug der ungedeckten Kosten für den Infrastrukturbetrieb von 30,4 Mio. Franken verbleiben der SOB für die Jahre 2011 und 2012 voraussichtlich 85,7 Mio. Franken, die ihr für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur zur Verfügung stehen. Dieser Betrag teilt sich wie folgt auf (in Mio. Franken):

	2011	2012
Ostnetz	24,7	24,1
Südnetz	15,3	16,4
CH-Netz (Lichtensteig-Wattwil)	2,9	2,3
<b>Total SOB-Netz</b>	<b>42,9</b>	<b>42,8</b>

Aufgrund der Aufstockung des Kredits für die Privatbahnen, die durch das eidgenössische Parlament in der Wintersession 2010 beschlossen wurde, prüft der Bund, ob der Anteil an die SOB für das Jahr 2012 von 42,8 Mio. Franken noch leicht erhöht werden könnte.

## 4. Investitionsbedarf

### 4.1. 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 Bahn-

unternehmen darauf. Ausserdem werden die Linien Wattwil–Rapperswil, Arth Goldau–Luzern und Wattwil–Wil in Gemeinschaft mit den SBB und der Turbo betrieben. Im oberen Toggenburg ist die SOB seit 1. Januar 2006 Eigentümerin der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig sowie der ehemaligen SBB-Pachtstrecke Wattwil–Ebnet-Kappel.

#### 4.2. Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand

Im Jahr 2009 beförderte die SOB 12,87 Mio. Personen. Die Leistungen des Unternehmens wurden von den Kantonen Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie vom Bund im Jahr 2009 mit insgesamt 60,44 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 521,4 Mio. Franken (ohne die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen in Wattwil und Lichtensteig). Der st.gallische Anteil belief sich auf 138,7 Mio. Franken.

#### 4.3. 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.

Gegenstand dieser Vorlage ist die Finanzierung von Investitionen für den Ost- und Südteil des Bahnnetzes. Die SOB hat unter Berücksichtigung der Mittelzuteilung durch den Bund (vgl. Ziff. 3.6) und die strenge Priorisierung der Projekte folgenden Netto-Investitionsbedarf<sup>1</sup> für die Jahre 2011 bis 2014, aufgeteilt auf das Ost- und Südnetz, bekanntgegeben:

<b>Ostnetz</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Total Netto-Investitionen	24'698'000	24'065'000	22'000'000	24'037'000
Finanziert über Abschreibungsmittel	-8'434'744	-8'999'463	-9'288'200	-10'118'800
<b>Total ungedeckter Darlehensbedarf</b>	<b>16'263'256</b>	<b>15'065'537</b>	<b>12'711'800</b>	<b>13'918'200</b>

<b>Südnetz</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Total Netto-Investitionen	15'281'000	16'437'000	18'293'000	16'955'000
Finanziert über Abschreibungsmittel	-6'770'656	-8'209'635	-7'698'900	-8'169'400
<b>Total ungedeckter Darlehensbedarf</b>	<b>8'510'344</b>	<b>8'227'365</b>	<b>10'594'100</b>	<b>8'785'600</b>

Der Mittelfristplan enthält folgende wesentlichen Objekte mit einem Investitionsbedarf über Fr. 500'000.–:

##### **Ostnetz**

- Neubau Doppelspur Bahnhof Schachen (AlpTransit);
- Projektierung Bahnhof Roggwil-Berg zur Kreuzungsstation;
- Ausbau Bahnhof Neukirch-Egnach zur Kreuzungsstation (HGV);
- Sanierung Wasserfluchtunnel, 1. Etappe einschliesslich alte Strasse Viadukt Brunnadern–Lichtensteig;
- Sanierung Taltunnel Gübsensee–Herisau;
- Sanierung Weissenbach-Viadukt Schachen–Degersheim;

<sup>1</sup> Nach Abzug von FinöV-Beiträgen, Beiträgen nach Behindertengleichstellungsgesetz oder anderen Darlehensbeiträgen.

- Sanierung Thurviadukt Brunnadern–Lichtensteig;
- Sanierung Glattal-Viadukt Herisau–Schachen;
- Abbruch/Neubau Strassenunterführung Häggenchwil–Roggwil;
- Arealnutzung Bahnhof Roggwil-Berg;
- Gleiserneuerung Strecke Gübsensee–Herisau km 27.579 – 29.093;
- Gleis- und Weichenerneuerung Strecke Gübsensee–Herisau km 26.200 – 27.550;
- Gleis- und Weichenerneuerung sowie Ersatz Gleisisolierung Bahnhof Herisau;
- Gleis- und Weichenerneuerung sowie Ersatz Gleisisolierung Bahnhof St.Gallen Haggen;
- Weichenerneuerungen und Ersatz Gleisisolierung Bahnhof Degersheim;
- Erneuerung Gleisanlagen und Perronerhöhung P55 Bahnhof Brunnadern (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof St.Gallen Haggen (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Degersheim (Behindertengleichstellung);
- Einbau Hilfsleitung Neukirch-Egnach–St.Gallen St.Fiden, Abschnitt km 1.260 – 19.130;
- Einbau Hilfsleitung Ramsen–St.Gallen, Abschnitt km 21.460 – 33.000;
- Zugsicherungssystem ETCS Level 1 Neukirch-Egnach–Nesslau;
- Funk GSM Neukirch-Egnach–Nesslau;
- Fernsteuerung/Bahnleitsystem ILTIS, Software-Release, Neukirch-Egnach–Nesslau;
- Totalsanierung Dienstgebäude Bahnhof Wittenbach;
- Ersatz zwei Bahndiensttraktoren.

### **Südnetz**

- Ausbau Bahnhof Rothenthurm (AlpTransit);
- Endausbau Bahnhof Biberbrugg;
- Gleiserneuerung Bahnhof Burghalden;
- Gleiserneuerung Bahnhof Freienbach;
- Gleiserneuerung Strecke Wollerau–Samstagern;
- Gleiserneuerung Strecke Steinerberg–Arth Goldau;
- Gleiserneuerung Strecke Burghalden–Samstagern;
- Gleiserneuerung Strecke Biberbrugg–Neuberg;
- Gleiserneuerung Strecke Schindellegi–Biberbrugg;
- Weichenerneuerung Bahnhof Burghalden;
- Weichenheizsteuerung Bahnhof und Depotareal Samstagern;
- Weichen- und Gleiserneuerung Bahnhof Samstagern;
- Weichenerneuerung Bahnhof Freienbach;
- Erneuerung Gleisanlagen und Perronerhöhung P55 Bahnhof Steinerberg (Behindertengleichstellung);
- Erneuerung Gleisanlagen und Perronerhöhung P55 Bahnhof Altmatt (Behindertengleichstellung);
- Erneuerung Gleisanlagen und Perronerhöhung P55 Bahnhof Sattel-Aegeri (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Schindellegi (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Samstagern (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Wollerau (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Einsiedeln (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Freienbach (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Rothenthurm (Behindertengleichstellung);
- Perronerhöhung P55 Bahnhof Burghalden (Behindertengleichstellung);
- Erneuerung Fahrleitung Sattel–Steinerberg;
- Erneuerung Fahrleitung Altmatt–Sattel;
- Sanierung Stützmauer Kaltenboden–Biberbrugg km 10.827 – 10.867;
- Rückbau Abfahrts- und T-Signale auf den Bahnhöfen Freienbach, Burghalden, Schindellegi, Altmatt, Sattel und Steinerberg;
- Zugsicherungssystem ETCS Level 1 Schindellegi–Feusisberg;
- Fernsteuerung/Bahnleitsystem ILTIS, Software-Release, Rapperswil–Arth Goldau / Wädenswil–Einsiedeln;

- Sanierung Bahnübergänge Biberbrugg–Arth Goldau;
- Einbau Brandmeldeanlage Betriebsgebäude Bau/RE Samstagern;
- Nutzungskonzept Bahnhofgebäude Einsiedeln;
- Ersatz ein Bahndiensttraktor.

Je nach Finanzierung und Ausführung können sich Verschiebungen über die Jahre 2011 bis 2014 ergeben.

#### 4.4. Darlehensbedarf aus der Leistungsvereinbarung 2011-2012

Bedingt durch den engen finanziellen Rahmen des Bundes hat die SOB ihre Investitionsplanung für das gesamte Netz überarbeitet und die Projekte neu priorisiert. Die SOB versucht, die Investitionspolitik der vergangenen Jahre weiterzuführen, muss sich aber durch die knappen Finanzmittel des Bundes auf die Bereiche Sicherheit und Verfügbarkeit der Infrastruktur konzentrieren.

Gestützt auf die Investitionsplanung 2011-2014 weist die SOB für die zweijährige Periode der Leistungsvereinbarung 2011-2012 folgenden Netto-Darlehensbedarf aus:

	2011		2012	
	Total	Anteil St.Gallen	Total	Anteil St.Gallen
Ostnetz	16'263'256	7'294'070	15'065'537	6'756'893
Südnetz	8'510'344	243'396	8'227'365	235'303
<b>Total</b>	<b>24'773'600</b>	<b>7'537'466</b>	<b>23'292'902</b>	<b>6'992'196</b>

Wie bereits erwähnt, wird der Bund neu einen zweijährigen Verpflichtungskredit für die gesamte Finanzierung der Privatbahninfrastruktur zur Verfügung stellen.

Da es sich bei der Leistungsvereinbarung 2011-2012 um eine Übergangslösung handelt, soll vorläufig am bisherigen System der jährlichen Beitragsverpflichtungen durch den Kanton St.Gallen festgehalten werden. Eine Umstellung auf mehrjährige Kredite ist dann in Betracht zu ziehen, wenn die Rahmenbedingungen über die zukünftige Neuregelung bzw. Ausgestaltung der Infrastrukturfinanzierung (Bahnreform 2) bekannt sind. Die Abgeltungen zur Finanzierung der ungedeckten Infrastrukturkosten sollen jährlich vereinbart werden. Der nicht durch Abschreibungsmittel gedeckte Investitionsbedarf wird den Privatbahnen über zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen zur Verfügung gestellt.

Somit ist der SOB ein Darlehensbetrag von 7'537'466.– für das erste Jahr der Leistungsvereinbarung zuzusprechen. Der Betrag von voraussichtlich Fr. 6'992'196.– für das zweite Jahr der Leistungsvereinbarung soll dem Kantonsrat im Folgejahr mit einer analogen Botschaft beantragt werden. Wie in Ziff. 3.5 erwähnt prüft der Bund, ob eine leichte Erhöhung des Darlehensbetrags an die SOB für das Jahr 2012 möglich ist.

#### 4.5. Darlehensbedarf im Jahr 2011

Die SOB hat dem Bund mit der Offerte und dem Investitionsplan folgenden Mittelbedarf im Jahr 2011 für das Ost- und Südnetz angemeldet:

<b>Investitionsbereiche</b>	<b>Ostnetz in Fr.</b>	<b>Südnetz in Fr.</b>
Bahnhofdesign	334'000	909'000
Erneuerung Brücken	300'000	0
Dienstfahrzeuge und Mobilien	35'000	100'000
Dienstfahrzeuge für Baudienst	305'000	395'000
Erneuerung Barrieren und Blinklichtanlagen	0	150'000
Erneuerung besondere Objekte	130'000	0
Erneuerung Dienstgebäude	1'260'000	650'000
Erneuerung Unterwerke	0	0
Erneuerung Fahrleitungen	1'490'000	1'390'000
Fernsteuerungen und Sicherungsanlagen	3'800'000	1'040'000
Funksystem	300'000	160'000
Kundeninformationssystem	200'000	100'000
Oberbauerneuerung	3'342'000	435'000
Perronerhöhungen	360'000	810'000
Stationserneuerungen	1'216'000	6'877'000
Tunnelerneuerungen	11'897'000	0
Erneuerung Werkstätten	0	2'137'000
Projektierungskosten	201'000	375'000
<b>Total Investitionen</b>	<b>25'170'000</b>	<b>15'528'000</b>
<i>Objekte 2. Priorität / Reserve-Projekte</i>	<i>- 472'000</i>	<i>- 247'000</i>
<i>Finanziert über Abschreibungsmittel</i>	<i>- 8'434'744</i>	<i>- 6'770'656</i>
<b>Total Netto-Darlehensbedarf</b>	<b>16'263'256</b>	<b>8'510'344</b>

Nicht enthalten in dieser Aufstellung ist das Projekt Doppelspur Schachen–Schachen West (Neat-Ausbau St.Gallen–Arth Goldau, Phase 2). Dieses Projekt steht im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Infrastrukturvorhaben der S-Bahn St.Gallen 2013. Die Gesamtkosten für dieses Projekt betragen 42,6 Mio. Franken (Kostenstand Januar 2008). Aus dem FinöV-Fonds wird ein Anteil von 21,5 Mio. Franken finanziert. Der Kanton St.Gallen leistet einen Betrag von 6,5 Mio. Franken über den Baukredit für die S-Bahn St.Gallen 2013. Dem Substanzerhalt sind Kosten von 14,6 Mio. Franken zuzuordnen. Dieser Anteil ist durch die SOB über Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG grösstenteils im Jahr 2013 zu finanzieren.

Mit der in Ziff. 4.3 aufgeführten Objektliste bzw. der oben aufgeführten Zusammenstellung wird der Investitionsbedarf der SOB verbindlich festgelegt. Soweit diese Investitionen nicht durch Abschreibungsmittel gedeckt werden können, gewähren Bund und Kantone den Transportunternehmen zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen. Der Investitionsbeitrag an das Ost- und Südnetz von insgesamt Fr. 24'773'600.– soll der SOB als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt werden.

Die Objektliste gemäss Ziff. 4.3 kann mit Zustimmung des Bundes und der beteiligten Kantone aufgrund geänderter Prioritäten der SOB angepasst werden. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn Bauvorhaben durch Verzögerungen im Bewilligungsverfahren nicht wie geplant verwirklicht werden können. Die Neuaufnahme von kleineren Objekten mit einer Investitionssumme von Fr. 500'000.– oder tiefer, die den Sammelpositionen zugeordnet werden, bedürfen keiner Zustimmung des Bundes und der beteiligten Kantone, sofern der vorgegebene finanzielle Rahmen eingehalten wird.

Nach Art. 20 KFEV wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Infrastrukturbetreiberin andererseits abgeschlossen. Die Vereinbarung enthält Art und Umfang der Leistungen von Bund und Kantonen. Darin werden die zu erwartenden ungedeckten Betriebskosten einschliesslich des geplanten Abschreibungsaufwandes sowie die erforderlichen Darlehen zur Finanzierung der Investitionen geregelt. Die Vereinbarung enthält:

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

Das Bundesamt für Verkehr (abgekürzt BAV) leitet den Controllingprozess der Infrastrukturfiananzierung. Bei gemeinsam bestellten Strecken – wie im vorliegenden Fall – bezieht der Bund die beteiligten Kantone ein. Ein durch den Bund festgelegtes Berichtswesen soll gewährleisten, dass die für die Infrastruktur gewährten Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

## 5. Finanzierung

### 5.1. 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 in der Regel 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.

### 5.2. Beteiligung Bund-Kantone

Die Kantonsanteile werden nach Art. 57 Abs. 2 EBG unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen der Kantone wenigstens 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 aktuellen Kantonsbeteiligungen für die Kalenderjahre 2008 bis 2011. 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	6'773'158	42,18	3'589'49	10'362'651
Schwyz			37,84	3'220'48	3'220'484
Zürich			17,12	1'456'97	1'456'971
Appenzell A.Rh.	3,59	584'014			584'014
<b>St.Gallen</b>	<b>44,85</b>	<b>7'294'070</b>	<b>2,86</b>	<b>243'39</b>	<b>7'537'466</b>
Thurgau	9,91	1'612'014			1'612'014
Total	100,00	16'263'256	100,00	8'510'34	24'773'600

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 Anteil des Kantons St.Gallen an der Darlehensvereinbarung 2011 mit der SOB ist im Investitionsprogramm 2011-2014 angemeldet. Gemäss Investitionsprogramm 2011-2014 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2012 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

### **5.3. 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 wenigstens 6 Mio. Franken belastet. Der st.gallische Anteil an der Investitionsvereinbarung 2011 mit der SOB beträgt Fr. 7'537'466.–. 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. 7'537'466.– wird der Investitionsrechnung belastet und ab 2012 innert fünf Jahren abgeschrieben.

## **6. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2011 einzutreten.

Im Namen der Regierung,  
Der Präsident:  
Willi Haag

Der Staatssekretär:  
Canisius Braun

---

## **Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2011**

Entwurf der Regierung vom 4. Januar 2011

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 4. Januar 2011<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:

1. Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 7'537'466.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2011.  
Der Sonderkredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2012 innert fünf Jahren abgeschrieben.
2. Die Regierung wird ermächtigt, die Leistungsvereinbarung für das Jahr 2011 über die Finanzierung der Infrastrukturdarlehen an die Schweizerische Südostbahn AG abzuschliessen.
3. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> ABI 2011, ●.

<sup>3</sup> sGS 713.1.

<sup>4</sup> SR 742.101.

<sup>5</sup> SR 742.120.

<sup>6</sup> Art. 7bis Abs. 1 Bst. b RIG, sGS 125.1.