

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2009

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 21. Oktober 2008

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	1
1. Ausgangslage.....	2
1.1. Bahnreform 2	2
1.2. 9. Rahmenkredit.....	3
2. Investitionsbedarf	4
2.1. Bedeutung des Unternehmens.....	4
2.2. Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand	4
2.3. Investitionsplanung.....	4
2.4. Mittelbedarf 2009.....	6
3. Finanzierung	8
3.1. Gesetzliche Grundlagen.....	8
3.2. Beteiligung Bund-Kantone.....	9
3.3. Zuständigkeit zur Beschlussfassung.....	9
4. Antrag	10
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2009).....	11

Zusammenfassung

Die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU; so genannte Privatbahnen) wird grundsätzlich über zwei Bereiche sichergestellt. Einerseits leisten Bund und die Kantone jährlich Beiträge an die ungedeckten Kosten für den Betrieb und den Unterhalt sowie an die Abschreibungen der Privatbahninfrastruktur. Andererseits erhalten die Unternehmen zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen für diejenigen Investitionen, die nicht über Abschreibungsmittel finanziert werden können.

Nachdem die eidgenössischen Räte die Bahnreform 2 im Dezember 2005 an den Bundesrat zurückgewiesen hatten, konnte die vom Parlament verlangte und vom Bundesrat vorgesehene Neuordnung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nicht wie geplant auf den 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt werden. Weil der 8. Rahmenkredit des Bundes zur Förderung der KTU Ende 2006 ausgeschöpft war, musste für die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen eine Übergangslösung gefunden werden. Diese Lösung besteht darin, dass die bisher angewandten Instrumente weitergeführt, gleichzeitig jedoch an die neuen Gegebenheiten angepasst werden, soweit dies die bestehenden Gesetze zulassen.

Die Neuregelung besteht darin, dass sich die Investitionsvereinbarungen mit den KTU in der Regel nicht mehr auf einzelne Projekte, sondern auf Programmfinanzierungen beziehen. Den KTU wird der gesamte, nicht durch Abschreibungsmittel gedeckte Investitionsbedarf eines Jahres über zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen zur Verfügung gestellt. Dieses Vorgehen ermöglicht es, sowohl die Infrastrukturfinanzierung für die Privatbahnen laufend zu sichern als auch die notwendige Flexibilität für neue Lösungen zu behalten.

Wie in den Jahren 2007 und 2008 hat die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) Bund und Kantonen den Investitionsbedarf auch für das Jahr 2009 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz. Für den Ostteil des Bahnnetzes weist die SOB einen Investitionsbedarf von Fr. 23'833'000.– aus. Davon kann sie aus Abschreibungsmitteln Fr. 7'544'947.– finanzieren. Die SOB beantragt dem Bund und den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau, ein zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 16'288'053.– zu gewähren.

Der Kantonsratsbeschluss unterliegt dem fakultativen Finanzreferendum.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2009.

1. Ausgangslage

1.1. Bahnreform 2

Auf der Grundlage des 7. Abschnitts des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101; abgekürzt EBG) hatte der Bund für die KTU acht Rahmenkredite für die Ausrichtung von Darlehen und Finanzhilfen für technische Verbesserungen, Betriebsumstellungen und Naturschäden gewährt. Mit dem Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1992 bewilligten die eidgenössischen Räte einen 8. Rahmenkredit für die Jahre 1993 bis 1997 zur Förderung der KTU gemäss Art. 56 EBG mit einem Betrag von 1,44 Mrd. Franken (BBI 1993 I, 48). Zudem wurde mit dem Bundesbeschluss vom 3. März 1994 (Sanierungsmassnahmen 1993) die Geltungsdauer des 8. Rahmenkredits bis ins Jahr 2000 erstreckt und der Kredit um 40 Mio. Franken reduziert (BBI 1994 III, 895). Dieser Rahmenkredit wurde anschliessend bis Ende 2006 verlängert, aber nicht aufgestockt.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hatte bereits im Juni 2001 entschieden, dass in Übereinstimmung mit den spezifischen Vorgaben und aufgrund der knappen Finanzmittel des 8. Rahmenkredits (Schwergewicht auf Substanzerhaltung, Sicherheitselemente und Infrastrukturausbauten) keine neuen Fahrzeugbeschaffungen mehr über Art. 56 EBG finanziert werden. Weil das Rollmaterial zu den Betriebsmitteln der Eisenbahnunternehmen zählt, müssen die Investitionen in Fahrzeuge in Zukunft ausschliesslich mittels Abschreibungsreserven und/oder Fremdkapital finanziert werden. Durch die zusätzlichen Kapitalkosten steigen die jährlichen Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr entsprechend.

Gleichzeitig mit dem 8. Rahmenkredit ist vom Bund die sogenannte Bahnreform eingeleitet worden, die ein wichtiges Element der schweizerischen Verkehrspolitik ist. Sie ist als Prozess zu verstehen, der darauf abzielt, den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Das historisch gewachsene Verkehrssystem ist mit der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes auf den 1. Januar 1996 und der Bahnreform 1 auf den 1. Januar 1999 bereits schrittweise in einzelnen Bereichen umgestaltet worden.

Während der Beratungen in den eidgenössischen Räten zur Bahnreform 1 ist der Bundesrat beauftragt worden, weitere Reformschritte an die Hand zu nehmen. Dieser Forderung ist der Bundesrat mit der Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 nachgekommen. Die Vorlage hatte insbesondere auch eine Neuordnung und Harmonisierung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zwischen dem Bund und den Kantonen enthalten. Sie ist aber von den Räten mit dem Auftrag zurückgewiesen worden, den Finanzierungsvorschlag noch einmal zu

überdenken, die andern Elemente der Vorlage in verschiedene Pakete aufzuteilen und diese Pakete dem Parlament erneut vorzulegen. Zur Zeit wird ein erstes Paket mit der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (abgekürzt RöVE) in den eidgenössischen Räten behandelt.

Nachdem die eidgenössischen Räte die Bahnreform 2 im Dezember 2005 an den Bundesrat zurückgewiesen hatten, konnte die vom Parlament verlangte und vom Bundesrat vorgesehene Neuordnung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nicht wie geplant auf den 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt werden. Weil der 8. Rahmenkredit zur Förderung der KTU Ende 2006 ausgeschöpft war, musste für die Infrastrukturfinanzierung (Substanzerhalt und Erweiterungsinvestitionen) der Privatbahnen eine Übergangslösung gefunden werden. Diese Lösung besteht darin, dass die bisher angewandten Instrumente weitergeführt, gleichzeitig jedoch an die neuen Gegebenheiten angepasst werden, soweit dies die bestehenden Gesetze zulassen.

1.2. 9. Rahmenkredit

Mit der Botschaft vom 17. März 2006 beantragte der Bundesrat den eidgenössischen Räten einen 9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an konzessionierte Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2007 bis 2010 in der Höhe von 600 Mio. Franken (BBI 2006, 3897). Grundlage für die Bemessung des 9. Rahmenkredits bildeten die Finanzplanzahlen 2007 bis 2009. Dabei kürzte der Bund die Eingaben der KTU für die Jahre 2007 bis 2010 um 750 Mio. Franken (Bundesanteil rund 550 Mio. Franken). Die Höhe der damit zur Verfügung stehenden Finanzmittel reichte jedoch mittel- und langfristig nicht für den Substanzerhalt wie auch für die notwendigen Erweiterungsinvestitionen aus. Die Vernachlässigung des Unterhalts würde später zu überproportionalen Sanierungskosten führen. Aus diesem Grund hatten die eidgenössischen Räte den 9. Rahmenkredit um 200 Mio. Franken auf 800 Mio. Franken erhöht. Dabei ist aber als Folge der zurückgewiesenen Bahnreform 2 auf eine Änderung der Zuständigkeiten verzichtet worden, d.h. die bisherige Mischfinanzierung durch Bund und Kantone wurde weitergeführt.

Die Infrastrukturfinanzierung der Eisenbahnunternehmen 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.

Gemäss Art. 1 Abs. 3 des Bundesbeschlusses über den 9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an konzessionierte Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2007 bis 2010 (BBI 2007, 8669) erlaubt die vorgeschlagene Finanzierungslösung, dass auf Ende eines jeden Jahres der problemlose Übergang in einen noch zu beschliessenden, neuen Finanzierungsmodus möglich ist. Dieses Vorgehen ermöglicht es, sowohl die Infrastrukturfinanzierung für die konzessionierten Eisenbahnunternehmen laufend zu sichern als auch die notwendige Flexibilität für neue Lösungen zu behalten. Im Unterschied zu den bisherigen, rein objektbezogenen Investitionsvereinbarungen kommt neu eine jährliche Programmfinanzierung zur Anwendung.

Die Infrastrukturfinanzierung für die Privatbahnen folgt damit ab dem Jahr 2007 den Grundzügen, die in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen festgelegt wurden. Insbesondere gelten, soweit dies sinnvoll ist, dieselben politischen Zielvorgaben für das Eisenbahnnetz, wie beispielsweise die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes, die optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten und die Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten. Auch die Art der Mittelgewährung ist identisch.

Der Bund bezahlt den Eisenbahnunternehmen seine Investitionsbeiträge aus dem vier Jahre gültigen 9. Rahmenkredit in der Regel in Form von Programmfinanzierungen jährlich aus, damit der rasche Wechsel zu einem neuen Finanzierungsmodus möglich ist. Zu diesem Zweck schliesst er jedes Jahr mit den Eisenbahnunternehmen Darlehensvereinbarungen nach Art. 56 EBG ab, die sich auf eine Objektliste des vierjährigen Investitionsprogramms abstützen. Anpassungen an der Objektliste sind möglich, erfordern aber die schriftliche Zustimmung des Bundes und der beteiligten Kantone.

2. Investitionsbedarf

2.1. Bedeutung des Unternehmens

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

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

2.2. Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand

Im Jahr 2007 beförderte die SOB 11,89 Mio. Personen. Die Leistungen des Unternehmens wurden von den Kantonen Zürich, Schwyz, Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie vom Bund im Jahr 2007 mit insgesamt 54,19 Mio. Franken abgegolten. Daran beteiligte sich der Kanton St.Gallen mit 6,57 Mio. Franken.

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 470 Mio. Franken. Der st.gallische Anteil belief sich auf 123,9 Mio. Franken.

2.3. Investitionsplanung

Die SOB hat ihre Investitionsplanung für das gesamte Netz überarbeitet und den Investitionsbedarf für die Jahre 2009 bis 2013 ermittelt. Die SOB wird die Investitionspolitik der vergangenen Jahre weiterführen und sich auf folgende Bereiche konzentrieren:

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

Die SOB hat dem Bund mit ihrem Mittelfristplan wiederum den Investitionsbedarf für die Jahre 2009 bis 2013, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz, angemeldet. Den Investitionsbedarf für die durch den Bund alleine zu finanzierenden Infrastrukturen (Wattwil/Lichtensteig) hat die SOB separat ausgewiesen. Die Finanzierung der Infrastrukturen für den Süd- und Ostteil des SOB-Netzes sowie die Finanzierung der Anlagen in Wattwil und Lichtensteig durch den Bund werden über separate Vereinbarungen geregelt. Für die Zusicherung des st.gallischen Anteils an den Investitionen für den Südteil des SOB-Bahnnetzes ist aufgrund der Kreditsumme die Regierung zuständig. Im Gegensatz dazu muss der Kantonsrat den Anteil des Kantons

St.Gallen an den Investitionen für den Ostteil des SOB-Bahnnetzes zusichern, da der Beitrag über 6 Mio. Franken liegt.

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

Der Mittelfristplan der SOB enthält für den Ostteil des Bahnnetzes folgende wesentlichen Investitionsprojekte¹:

- Gleis- und Weichenerneuerungen auf dem Abschnitt St.Gallen–Herisau–Schachen;
- Verbesserung Stromversorgung (Hilfsleitung Brunnadern–Neukirch–Egnach);
- Stellwerkersatz in St.Gallen Haggen, Schachen, Brunnadern–Neckertal, Mogelsberg, Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau;
- Umbau Bahnhof Nesslau;
- Doppelspurausbau Roggwil-Berg Süd (Projektierung im Rahmen der Angebotsplanung Ost);
- Publikums-Info-Anlagen;
- Einführung Betriebsfunk GSM-R und Zugsicherungssystem ETCS;
- Verkaufsstellen, Bahnhofdesign;
- Erneuerung der Publikumsanlagen auf verschiedenen Bahnhöfen und Erhöhung der Perrons auf P55 (Behindertengleichstellung);
- Wasserisolationen Weissenbach-, Spitzmühle-, Thur-Viadukt;
- Tunnelanierungs- und Sicherheitsmassnahmen;
- Ersatz Streckenkabel Wattwil–Ebnat-Kappel–Nesslau;
- Ersatz Fahrleitungsfahrzeug Ost.

Der Bund hat den 9. Rahmenkredit für die Jahre 2007-2010 festgelegt. Gemäss der überarbeiteten Investitionsplanung hat die SOB folgenden Darlehensbedarf für die verbleibende Programmperiode des 9. Rahmenkredits angemeldet:

	2009	2010
Total Investitionen	23'833'000	25'680'000
Finanziert über Abschreibungsmittel	-7'544'947	-8'260'369
Total ungedeckter Darlehensbedarf	16'288'053	17'419'631

Die SOB hat dem Bund sowie den beteiligten Kantonen folgenden Darlehensbedarf für die Jahre 2011-2013 bekanntgegeben:

	2011	2012	2013
Total Investitionen	33'690'000	26'762'000	25'475'000
Finanziert über Abschreibungsmittel	-9'229'455	-9'237'587	-9'500'000
Total ungedeckter Darlehensbedarf	24'460'545	17'524'413	15'975'000

Mit Ausnahme des Jahres 2011 weist die mittelfristige Investitionsplanung der SOB einen Darlehensbedarf auf dem gleichen Niveau aus wie in den Vorjahren. Das hohe Investitionsvolumen im Jahre 2011 ist hauptsächlich auf die Sanierung des Wasserflutunnels zurückzuführen, welche aus technischen Gründen grösstenteils wenn möglich innerhalb eines Jahres erfolgen sollte. Zur Zeit ist jedoch noch unklar, wie die Infrastrukturfinanzierung ab 2011 nach Ablauf des 9. Rahmenkredits des Bundes aussehen wird. Dies ist Gegenstand der laufenden Arbeiten zur Bahnreform 2 bzw. zur RÖVE.

¹ Nicht enthalten in dieser Aufstellung ist das Projekt «Doppelspur Schachen-Schachen West». Es ist vorgesehen, dieses Projekt mittels NEAT-Gelder (Neat-Ausbau St.Gallen–Arth Goldau, Phase 2) zu finanzieren.

2.4. Mittelbedarf 2009

Gemäss Mittelfristplan und Offerte 2009 sollen im Jahr 2009 folgende Investitionen im Ostteil des Bahnnetzes verwirklicht werden:

	Objekt	Anteil in Fr.
1	<i>Durchlass Ruhsitzbach</i> Die SOB übernimmt die Sanierungskosten, welche auf ihrem Grundeigentum anfallen.	560'000
2	<i>Doppelspurausbau Roggwil-Berg</i> Dieses Bauvorhaben ist Bestandteil des Projekts Angebotsplanung Ost/S-Bahn St.Gallen und beinhaltet eine etwa 1,7 km lange Doppelspur sowie den Ausbau des Bahnhofs Roggwil-Berg mit behindertengerechtem Zwischenperron P55 sowie gleisfreier Erschliessung der Perrons. Die Projektierung erfolgt in den Jahren 2007 bis 2009, die Ausführung in den Jahren 2010 bis 2012.	400'000
3	<i>Wasserisolation Spitzmühle-Viadukt</i> Der Einbau einer Wasserisolation mit Neuversetzen der längs verlaufenden Abdecksteine soll eine lange unbeschränkte Nutzung sicherstellen. In früheren Jahren wurde bei diesen Viadukten unter dem Gleis die seit Bau des Viaduktes bestehende Auffüllung mit Abbruchmaterial mittels Einbau einer Betonplatte ersetzt bzw. geschützt. Nun soll noch die Isolation gegen eindringendes Meteorwasser und dessen Ableitung nach aussen nachgeholt werden. Diese Massnahme ist für eine lange Lebensdauer eines solchen Bauwerkes von grosser Wichtigkeit.	1'400'000
4	<i>Böschungsfuss Kähbach</i> Beim Kähbach zwischen Degersheim und Mogelsberg sind Massnahmen zur Sicherung des Böschungsfusses zu treffen.	300'000
5	<i>Wasserfluchtunnel</i> Im 3,6 km langen Wasserfluchtunnel zwischen Brunnadern-Neckertal und Lichtensteig bestehen verschiedene Mängel, die in den nächsten Jahren behoben werden müssen. Ein Hauptgrund besteht im zu kleinen Abstand zwischen der Schienenoberkante und der Fahrleitung. Deshalb soll die Tunnelsohle um etwa 40 cm abgesenkt und eine Stromschiene eingebaut werden. Zudem ist das bestehende Gleis sanierungsbedürftig. Ebenso sind zahlreiche Sanierungen am Mauerwerk des fast 100-jährigen Tunnels vorzunehmen. Gleichzeitig ist vorgesehen, die geforderten Selbstrettungsmassnahmen umzusetzen. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.	2'000'000
6	<i>Erneuerung Streckengleis Waldbachviadukt-Brunnadern</i> Das Streckengleis zwischen dem Waldbachviadukt und dem Bahnhof Brunnadern-Neckertal muss auf einer Länge von rund 1,7 km erneuert werden. Dieser Abschnitt wurde in den Jahren 1977 bis 1981 mit Einzelauswechslung von Schienen und Schwellen letztmals erneuert. Für die vorliegenden schlechten Untergrundverhältnisse fehlt der notwendige Unterbau. Er soll zusammen mit der Erneuerung von Schienen, Schwellen und Schotterbett mittels einer Foundationsschicht eingebaut werden. Die Planungsarbeiten erfolgen in den Jahren 2008 und 2009, die Bauarbeiten im Jahr 2010.	300'000

	Objekt	Anteil in Fr.
7	<i>Umbau Bahnhof Nesslau</i> Der Bahnhof Nesslau ist mit all seinen Anlageteilen am Ende seiner Lebensdauer. Die Gleisanlagen stammen aus dem Jahr 1973, die Perronanlagen sind den Kunden kaum mehr zumutbar. Die veralteten Fahrleitungsanlagen müssen total erneuert werden. Das Projekt bringt eine grosse Reduktion der Gleisanlagen nicht zuletzt durch den Wegfall des Güterverkehrs. Die neue Anlage soll mit behindertengerechten Perrons P55 ausgerüstet werden. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.	3'800'000
8	<i>Oberbauerneuerung Herisau–Schachen</i> Auf dem Glattalviadukt zwischen Herisau und Schachen müssen das Schotterbett gereinigt und die Schwellen auf einer Länge von rund 300 Metern erneuert werden. Der Einbau einer Wasserisolation als Massnahme für eine lange Lebensdauer der Brücke ist ab dem Jahr 2020 vorgesehen.	300'000
9	<i>Aeschtunnel (Degersheim–Mogelsberg)</i> Das zur Zeit knapp eingehaltene Lichtraumprofil soll mittels Gleisabsenkung verbessert werden. Gleichzeitig sollen die Gleise im Tunnel erneuert und das Tunnelgewölbe saniert werden.	1'300'000
10	<i>Bahnhofgebäude Herisau</i> Das Bahnhofgebäude in Herisau wird für die bevorstehende interne Verlegung von Arbeitsplätzen (Disposition Produktionsabteilung) und den Ausbau des Bahnreisezentrums umgebaut.	300'000
11	<i>Funk GSM-R (1. Etappe)</i> Die SOB ist eine der wenigen Bahnen, die keinen Betriebsfunk besitzt. Das Schweizer Normalspurnetz wird in den nächsten Jahren systematisch mit dem GSM-R (Global System for Mobile Communication for Railway) ausgebaut. Das GSM-R wird für die Betriebsführung, die Tunnelsicherheit, die Sicherheit über Notruf und das künftige Kundeninformationssystem eingesetzt.	500'000
12	<i>Stellwerkersatz Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau</i> Die technisch veralteten und personalintensiven Stellwerke in Ebnat-Kappel, Krummenau und Nesslau müssen im Zusammenhang mit der Automatisierung der Strecke Wattwil–Nesslau ersetzt werden. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.	5'060'000
13	<i>Stellwerkersatz Brunnadern–Neckertal und Mogelsberg</i> Die über 30-jährigen Stellwerke des Typs «Domino 55» müssen ersetzt werden, da keine Gewähr mehr für Ersatzteillieferungen durch den Hersteller besteht. Die Planungs- und Bauarbeiten dauern über mehrere Jahre.	1'800'000
14	<i>ETCS Level 1</i> Die Umrüstung der heutigen Zugsicherung auf ETCS (European Train Control System) ist bereits mit der Bahn 2000, den NEAT-Strecken und der Neuausrüstung umgebauter Stellwerke auch bei der SOB angelaufen. Die Ausrüstung in der Fläche soll koordiniert mit der Ablösung der Stellwerke des Typs «Domino» verwirklicht werden.	700'000

Objekt	Anteil in Fr.
15 <i>Publikums-Info-Anlagen, Teil Ost (3. Etappe)</i> Die Kommunikationsanlagen der SOB sind veraltet und zu ersetzen. Zudem werden neue Funktionen für die Kundeninformation und Sicherheit gefordert, welche mit den heutigen Anlagen nicht zu verwirklichen wären. Gleichzeitig werden mit dieser Investition auch Auflagen aus dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt.	595'000
16 <i>Verkaufsstellen / Bahnhofdesign (3. Etappe)</i> Das Erscheinungsbild der SOB-Bahnhöfe ist heute uneinheitlich, unvollständig und alt. Ein Nachholbedarf ist – auch im Vergleich zu andern Bahnunternehmen – ausgewiesen. Mit der Umstellung von Bahnhöfen auf Selbstbedienung (bereits erfolgt bzw. in Planung) gingen bisher keine baulichen Veränderungen einher. Mit dem Projekt soll der Kundennutzen maximiert sowie Kundenführung und Information auf das heutige Niveau gebracht werden. Es werden ähnliche und bewährte Gestaltungselemente wie bei den SBB eingesetzt. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen. Gleichzeitig werden mit dieser Investition auch Auflagen aus dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt.	519'000
17 <i>Nicht aktivierbare Investitionen / Erneuerung diverser kleinerer Objekte</i>	3'999'000
<i>Total Investitionsbedarf</i>	23'833'000
<i>Finanziert über Abschreibungsmittel</i>	-7'544'947
<i>Total Investitionsdarlehen</i>	16'288'053

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

Mit der aufgeführten Objektliste wird der Investitionsbedarf der SOB für das Jahr 2009 verbindlich festgelegt. Soweit diese Investitionen die verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigen, können Bund und Kantone den Transportunternehmen zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewähren.

3. Finanzierung

3.1. Gesetzliche Grundlagen

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

Der Kanton St.Gallen regelte mit dem Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz (sGS 713.1; abgekürzt EG 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.

3.2. Beteiligung Bund-Kantone

Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen die Mitwirkung der interessierten Kantone voraus. Die Kantonsanteile werden nach Art. 61 und Art. 53 Abs. 1 EBG unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen der Kantone in der Regel alle vier Jahre neu berechnet. Der Anhang zur eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) enthält die aktuellen Kantonsbeteiligungen für die Kalenderjahre 2008-2011. Aufgrund dieser Einstufung ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	Anteile in Prozent	Anteile in Franken
Bund	41,65	6'783'974
Appenzell A.Rh.	3,59	584'741
St.Gallen	44,85	7'305'192
Thurgau	9,91	1'614'146
Total	100,00	16'288'053

Nach Art. 33 Abs. 1 der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (SR 742.101.1) sind Art und Umfang der Leistungen von Bund und Kantonen in einer Vereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Transportunternehmung andererseits festzulegen. Nach der neuen Praxis des Bundes können Bund und Kantone je eigene Vereinbarungen mit der Transportunternehmung abschliessen.

Der Investitionsbeitrag wird als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt. Der Kanton St.Gallen bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Kanton gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückerzahlen sind. Er kann, unter dem Vorbehalt der notwendigen Beschlüsse der Generalversammlungen des Unternehmens, auch jederzeit bestimmen, dass der Kantonsanteil unabhängig vom Bundesanteil in Eigenkapital umgewandelt wird.

Der Anteil des Kantons St.Gallen an der Darlehensvereinbarung 2009 mit der SOB ist im Investitionsprogramm 2009 bis 2012 enthalten (RRB 2008/516). Gemäss Investitionsprogramm 2009 bis 2012 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2010 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

3.3. Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Nach Art. 6 EG zum EBG beschliesst der Kantonsrat über die Mitwirkung des Staates an Hilfeleistungen für technische Verbesserungen, wenn der einzelne Beitrag den Staat mit mindestens 6 Mio. Franken belastet. Der st.gallische Anteil an der Investitionsvereinbarung 2009 mit der SOB beträgt Fr. 7'305'192.–. Die Zustimmung für diesen Betrag fällt in die Zuständigkeit des Kantonsrates.

Nach Art. 7bis Abs. 1 Bst. b des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1) unterstehen Beschlüsse des Kantonsrates über Staatsbeiträge nach dem EG 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. 7'305'192.– wird der Investitionsrechnung belastet und ab 2010 innert fünf Jahren abgeschrieben.

4. 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 2009 einzutreten.

Im Namen der Regierung
Die Präsidentin:
Heidi Hanselmann

Der Leiter der Staatskanzlei a.i.:
Rolf Vorbürger

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2009

Entwurf der Regierung vom 21. Oktober 2008

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 21. Oktober 2008² Kenntnis genommen und
erlässt

in Anwendung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971³, Art. 56 und 60 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957⁴ sowie Art. 30 ff. der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV) vom 18. Dezember 1995⁵

als Beschluss:

1. Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 7'305'192.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2009.

Der Sonderkredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2010 innert fünf Jahren abgeschrieben.

2. Die Regierung wird ermächtigt, eine Investitionsvereinbarung für das Jahr 2009 zwischen dem Kanton St.Gallen und der Schweizerischen Südostbahn AG über die Finanzierung technischer Verbesserungen abzuschliessen.
3. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum⁶.

² ABI 2008, ●.

³ sGS 713.1.

⁴ SR 742.101.

⁵ SR 742.101.1.

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