

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 19. Dezember 2006

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	1
1. Ausgangslage	2
1.1. Reformen im öffentlichen Verkehr	2
1.2. Revision Eisenbahngesetz	2
1.3. Bahnreform 1	3
1.4. Bahnreform 2	3
2. Infrastrukturfinanzierung.....	4
2.1. Bisherige Erfahrungen	4
2.2. Neuregelung ab 2007.....	4
3. Investitionen.....	5
3.1. Bedeutung des Unternehmens.....	5
3.2. Bisherige Leistungen der öffentlichen Hand	6
3.3. Investitionsbedarf 2007	6
4. Investitionsvereinbarung	9
4.1. Gesetzliche Grundlagen.....	9
4.2. Finanzierung	10
4.3. Rechtliches	11
5. Antrag	11
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG)	12

Zusammenfassung

Die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmen (so genannte Privatbahnen; abgekürzt KTU) wurde bisher über Rahmenkredite des Bundes geregelt. Bund und Kantone beteiligten sich dabei mit bedingt rückzahlbaren Darlehen, rückzahlbaren Darlehen oder à-fonds-perdu-Beiträgen am Investitionsbedarf der KTU. Ursprünglich beabsichtigte der Bundesrat, den Ende 2006 auslaufenden 8. Rahmenkredit mit einer Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung – der Bahnreform 2 – abzulösen. Da die eidgenössischen Räte die Vorlage an den Bundesrat zurückgewiesen haben, musste eine Übergangslösung geschaffen werden.

Der Bund schlägt den Kantonen und den KTU vor, die bestehenden Finanzierungsinstrumente mit einigen Anpassungen weiterzuführen. Künftig werden sich die Investitionsvereinbarungen gemäss 9. Rahmenkredit 2007 bis 2010 des Bundes in der Regel nicht mehr auf einzelne Projekte beziehen. Viel mehr soll den KTU der gesamte, nicht durch Abschreibungsmittel gedeckte Investitionsbedarf eines Jahres über eine Darlehensvereinbarung mit dem Bund und den betroffenen Kantonen zur Verfügung gestellt werden.

Die Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) hat dem Bund mit ihrem Mittelfristplan 2007 bis 2010 und der Offerte 2007 für das östliche Bahnnetz (ehemals Bodensee-Toggenburg-Bahn) einen Investitionsbedarf von Fr. 23'060'000.– für das Jahr 2007 angemeldet. Davon kann die SOB aus eigenen Mitteln (Abschreibungen) einen Anteil von Fr. 6'264'000.– finanzieren. Der Entwurf für eine Darlehensvereinbarung zwischen dem Bund, den Kantonen Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie der SOB sieht vor, der SOB ein bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 16'796'000.– zu gewähren. Der Bund übernimmt Fr. 5'688'805.–, der Kanton Appenzell A.Rh. Fr. 624'811.–, der Kanton St.Gallen – nach Abzug bereits zugesicherter Darlehen – Fr. 6'913'785.– und der Kanton Thurgau Fr. 2'022'238.–. Die Investitionen der SOB werden über den 9. Rahmenkredit 2007 bis 2010 des Bundes finanziert, den die eidgenössischen Räte in der Septembersession 2006 verabschiedet haben. Mit dem Einführungsgesetz zum eidgenössischen Eisenbahngesetz erklärte sich der Kanton St.Gallen grundsätzlich bereit, die auf ihn entfallenden Verpflichtungen zu übernehmen.

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.

1. Ausgangslage

1.1. Reformen im öffentlichen Verkehr

Ein wichtiges Element der Schweizer Verkehrspolitik ist die Bahnreform. Sie ist als Prozess zu verstehen, der darauf abzielt, den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Das historisch gewachsene System wurde mit der Revision des Eisenbahngesetzes (1. Januar 1996) und der Bahnreform 1 (1. Januar 1999) schrittweise umgestaltet. Dieser Reformprozess soll nun fortgesetzt werden, jedoch nur in einem weiteren Teilschritt mit der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (abgekürzt RöVE) anstelle der angekündigten Bahnreform 2.

1.2. Revision Eisenbahngesetz

Am 1. Januar 1996 ist die Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung mit der Revision des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) in Kraft getreten. Wesentliche Punkte waren die Einführung des Bestellprinzips, zudem wurden für den Regionalverkehr die Unterschiede in der Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen beseitigt. Das heisst, die Bestellung des Regionalverkehrs erfolgt nun stets gemeinsam durch Bund und Kantone, unabhängig davon, welches Unternehmen die Leistung erbringt.

Das Bestellprinzip bedeutet, dass Defizite nicht mehr nachträglich abgedeckt werden. Bund und Kantone bestellen die Angebote der KTU zu einem auf Grund einer Planrechnung im Voraus vereinbarten Preis. Durch dieses System der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten wird die Unternehmensverantwortung gestärkt. Voraussetzung für diesen Systemwechsel war der Übergang zu einem Spartenmodell (Unterteilung der Betriebskosten- und Leistungsrechnung in bestimmte Sparten, z.B. Infrastruktur, regionaler Personenverkehr, Wagenladungsverkehr).

1.3. Bahnreform 1

Die erste Stufe der Bahnreform wurde am 1. Januar 1999 verwirklicht. Sie enthielt vier Massnahmen für alle Bahnen, nämlich:

- die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr;
- den Netzzugang;
- die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abgeltungen;
- die Liberalisierung des Güterverkehrs.

Folgende drei Massnahmen zielten auf die Verselbständigung der Schweizerischen Bundesbahnen (abgekürzt SBB) ab: Die Beziehung zwischen Staat und Unternehmen wurde neu geregelt, die SBB erhielten eine neue Rechtsform (spezialgesetzliche Aktiengesellschaft) und wurden entschuldet.

Auf Ebene der Europäischen Union (abgekürzt EU) befasst sich die Richtlinie 91/440 mit diesem Themenkomplex. Die Massnahmen der Bahnreform 1 entsprechen weitgehend den Punkten, welche diese EU-Richtlinie von den Mitgliedstaaten fordert, nämlich die Staatsbahnen aus der staatlichen Verwaltung herauszulösen und auf dem Schienennetz Wettbewerb – vor allem im Güterverkehr – zu ermöglichen.

1.4. Bahnreform 2

Mit einem weiteren Reformschritt – der Bahnreform 2 – wollte der Bund unter anderem die Infrastrukturfinanzierung auf den 1. Januar 2007 neu regeln. Der Vorschlag des Bundesrates sah vor, das Schienennetz in ein Grund- und Ergänzungsnetz aufzuteilen, wobei der Bund die Finanzierungsverantwortung für das Grundnetz und die Kantone für das Ergänzungsnetz übernehmen sollen.

Die Behandlung der Botschaft zur Bahnreform 2 im eidgenössischen Parlament verzögert sich, da die eidgenössischen Räte die Vorlage in der Wintersession 2005 mit folgendem Auftrag an den Bundesrat zurückgewiesen haben:

- die Aufteilung der Bahninfrastruktur (Schienennetz) in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz entweder neu zu konzipieren oder darauf ganz zu verzichten;
- mit der neuen Konzeption der Finanzierung eine konkrete und effiziente Neuordnung der Bahnlandschaft Schweiz zu verbinden;
- die künftige Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Bahnunternehmen unter besonderer Berücksichtigung der Pensionskassenproblematik bei den KTU ausführlich darzulegen. Es sind zudem mögliche Lösungen für eine Entschuldung und Gleichstellung der KTU auch im Hinblick auf die Pensionskassen aufzuzeigen.

Umstritten war vor allem der vom Bundesrat vorgeschlagene neue Finanzierungsmodus der Bahninfrastruktur mit der Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grundnetz (finanziert allein vom Bund) und ein Ergänzungsnetz (finanziert allein von den Kantonen). Neu sollte mit dieser Vorlage auch die Sanierung der Pensionskassen von SBB und den KTU verknüpft werden.

Der Bundesrat wurde zudem beauftragt, die Verlängerung der Infrastrukturfinanzierung der KTU bis zum Inkrafttreten der Bahnreform 2 sicherzustellen.

Mit der ursprünglichen Vorlage zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005 sah der Bundesrat eine haushaltneutrale Lösung zur Finanzierung des Grund- und Ergänzungsnetzes durch Bund und Kantone vor, wobei einzelne Kantone unter Umständen eine Mehr- oder Minderbelastung erfahren hätten. Da noch keine neuen Vorschläge für eine Neukonzeption des Grund- und Ergänzungsnetzes vorliegen ist noch offen, welche finanziellen Auswirkungen zu erwarten sind. Es ist noch nicht bekannt, wann der Bundesrat dem Parlament eine neue Vorlage unterbreiten wird.

Der Bundesrat wird dem eidgenössischen Parlament baldmöglichst eine erste Vorlage mit bisher wenig umstrittenen und von vielen Vernehmlassungsteilnehmenden explizit gewünschten Elementen unterbreiten. Die umstrittenen Fragen sollten in weiteren separaten Beschlüssen dem Parlament vorgelegt werden.

2. Infrastrukturfinanzierung

2.1. Bisherige Erfahrungen

Grundsätzlich hat es das Instrument der Investitionsvereinbarung ermöglicht, auch den KTU eine solide Finanzierungsbasis zu gewähren. Indessen zeigte das Instrument in den vergangenen Jahren immer deutlicher Mängel, die nur durch Gesetzesänderungen vollständig beseitigt werden können:

- fehlender Überblick der Besteller, weil Abgeltung und Investitionshilfe voneinander getrennt sind und sich mit unterschiedlichen Laufzeiten überlappen;
- Auftrennung des Investitionsvolumens in einen so genannt «eigenfinanzierten» Teil, der aus Abschreibungsmitteln ohne Mitsprache durch die Besteller finanziert wird, und in zahlreiche, nach Objekten gegliederte Investitionsvereinbarungen mit unterschiedlicher Laufzeit;
- unterschiedliche Beitragssätze der Kantone für Abgeltungen (durchschnittlich 24 Prozent) der Sparte Infrastruktur und Darlehen (durchschnittlich 54 Prozent) widersprechen einer ganzheitlichen Sicht auf die Infrastrukturfinanzierung;
- die unterschiedliche Mittelverfügbarkeit (Abgeltung oder Darlehen) setzt den Unternehmen in ihren Entscheiden falsche Anreize; es wird oft nicht die beste Lösung angestrebt sondern jene, für die gerade Geld erhältlich ist;
- Lücken im Controlling, weil der Bereich der Investitionen aus Eigenmitteln von keiner Subventionsvereinbarung erfasst wird;
- Liquidität aus Abschreibungen fliesst nicht notwendigerweise in den Substanzerhalt;
- fehlende Planungssicherheit für die Unternehmen, weil jährlich neu verhandelt werden muss;
- ein einzelner Kanton kann eine Vereinbarung blockieren, es sei denn, ein anderer Kanton übernimmt ausnahmsweise dessen Anteil;
- je grösser die Unternehmen durch Fusion werden, desto mehr Kantone sind beteiligt; dadurch werden Abstimmung und Entscheidungsfindung zunehmend erschwert, Fusionen an sich mithin uninteressant;
- da die Kantone zum Teil unterschiedliche zeitliche Anforderungen für die notwendigen Kreditbeschlüsse kennen, führt dies immer wieder zu Bauverzögerungen dringlicher Projekte;
- eine sinnvolle Investitionssteuerung kann nur über das ganze Unternehmen und nicht getrennt nach einzelnen Strecken oder gar Kantonsgebieten erfolgen.

Nur durch Gesetzesänderung könnten Abgeltung und Investitionen mit einheitlichen Kantonsbeteiligungen zusammengefasst und die Abgeltungen für mehr als ein Jahr festgelegt werden. Hingegen wurden schon heute in einzelnen Fällen die Investitionsvereinbarungen nicht mehr auf Einzelobjekte über eine unbestimmte Zeitdauer sondern zur Abdeckung des generellen Investitionsplans in einer bestimmten Zeitperiode abgeschlossen.

2.2. Neuregelung ab 2007

Der 8. Rahmenkredit des Bundes zur Förderung der KTU ist Ende 2006 ausgeschöpft. Da die eidgenössischen Räte die Bahnreform 2 – wie bereits erwähnt – an den Bundesrat zurückgewiesen haben, muss für die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur (Substanzerhalt und Erweiterungsinvestitionen) der KTU eine Übergangslösung gesucht werden. Diese besteht darin, dass die bisherigen Instrumente weitergeführt, gleichzeitig jedoch an die neuen Gege-

benheiten angepasst werden, soweit dies die bestehenden Gesetze zulassen. Der Bundesrat beantragte deshalb den eidgenössischen Räten, einen 9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an die KTU für die Jahre 2007 bis 2010 von 600 Mio. Franken zu genehmigen. In der Septembersession 2006 stimmte das Parlament der Vorlage des Bundesrates zu und erhöhte den 9. Rahmenkredit auf 800 Mio. Franken.

Die Investitionsvereinbarungen gemäss 9. Rahmenkredit 2007 bis 2010 des Bundes werden sich in der Regel nicht mehr auf einzelne Projekte beziehen. Viel mehr soll den KTU der gesamte, nicht durch Abschreibungsmittel gedeckter Investitionsbedarf eines Jahres über eine Darlehensvereinbarung mit Bund und den betroffenen Kantonen zur Verfügung gestellt werden.

Die Kantonsbeteiligungen ändern sich grundsätzlich nicht, sie sind aber gemäss eidgenössischer Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen (SR 742.101.2; abgekürzt KAV) nur bis 2007 gültig. Auf den 1. Januar 2008 ist eine Neuberechnung mit der derzeit gültigen Formel gemäss KAV und aktualisierten Werten (Finanzkraft) notwendig. Eine Neufestlegung ist auch erforderlich, wenn die Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung Bund-Kantone (NFA) in Kraft tritt.

Die Infrastrukturfinanzierung der KTU ab 2007 gestaltet sich somit wie folgt:

- Die geplanten ungedeckten Kosten für den Betrieb der Infrastruktur inklusive Abschreibungen und Direktabschreibungen werden nach bisherigem Muster mit einer Angebotsvereinbarung nach Art. 49 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) für das Kalenderjahr 2007 durch Bund und beteiligte Kantone finanziert.
- Der darüber hinaus gehende Investitionsbedarf für die Infrastruktur wird mit unverzinslichen Darlehen finanziert. In einer Darlehensvereinbarung nach Art. 56 EBG für das Kalenderjahr 2007 werden die durch Bund und beteiligte Kantone zu erbringenden Anteile und Zahlungsfälligkeiten abgeschlossen.

Die zugesicherten Investitionsbeiträge von Bund und Kantonen gelten jeweils als Maximalbeiträge. Sie dürfen nur für Projekte verwendet werden, die in der vom BAV geprüften Offerte und im Mittelfristplan enthalten sind.

Die KTU sind für die bauliche, finanzielle und terminliche Kontrolle der mit Investitionsbeiträgen finanzierten Projekte verantwortlich. Sie führen ein laufendes Projektcontrolling. Jeweils Mitte Jahr erstellen die Unternehmen einen Zwischenbericht, den sie dem BAV und den Kantonen vorlegen. Werden aufgrund des Zwischenberichts negative Kostenentwicklungen (Mehrkosten) festgestellt, so müssen die Unternehmen entsprechende Massnahmen ergreifen. Erachtet das BAV die Massnahmen als ungenügend, so kann von den Unternehmen die Einführung einer Blockierungsplanung oder Kompensationsmassnahmen gefordert werden.

Ende Jahr erstellen die KTU je Projekt einen Schlussbericht und die Schlussabrechnung. Mit der Vorlage dieser Unterlagen müssen die Unternehmen zudem die mutmasslichen Einsparungen bzw. Folgekosten des realisierten Projektes aufzeigen. Dabei sind insbesondere die neu anfallenden und wegfallenden Abschreibungen, Unterhaltskosten sowie die zu erwartenden Mehrerlöse zu beziffern. Das BAV prüft die Schlussprüfung und informiert die Unternehmen sowie die Kantone.

3. Investitionen

3.1. Bedeutung des Unternehmens

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

Die SOB ist Eigentümerin der Bahnlinien Romanshorn–St.Gallen–Wattwil–Nesslau–Neu St.Johann, Rapperswil–Biberbrugg–Arth Goldau und Wädenswil–Einsiedeln. Sie besitzt eine Konzession für diese Linien und fährt zum Teil allein sowie zum Teil im Verbund mit anderen Bahnunternehmen. 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.

3.2. Bisherige 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.

3.3. Investitionsbedarf 2007

Die SOB hat dem Bund mit ihrem Mittelfristplan 2007 bis 2010 und der Offerte 2007 den Investitionsbedarf für das Jahr 2007 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz. Der Bund sieht vor, die Finanzierung der Infrastrukturen für den Süd- und Ostteil der SOB über separate Vereinbarungen zu regeln. 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 folgender Investitionen für den Ostteil des SOB-Bahnnetzes.

Objekt	Total in Fr.
1 <i>Umbau Geleise 1 und 2 im Bahnhof Häggenschwil-Winden (9. Investitionsvereinbarung)</i>	1'780'000.– ¹
Der Umbau der Geleise 1 und 2 im Bahnhof Häggenschwil-Winden ist in der 9. Vereinbarung enthalten. Die Erteilung der Plangenehmigung durch das BAV verzögerte sich und wird erst 2007 vorliegen, weshalb die Bauarbeiten noch nicht abgeschlossen werden konnten.	
2 <i>Hilfsleitung Ramsen – Brunnadern (10. Investitionsvereinbarung)</i>	1'500'000.– ¹
Der Bau der Hilfsleitung Ramsen-Brunnadern ist in der 10. Investitionsvereinbarung enthalten. Der Bau der Hilfsleitung dient der Verbesserung der mangelhaften Spannungsverhältnisse des Fahrstroms zwischen Romanshorn und Wattwil. Die Arbeiten erfolgen in Etappen.	

¹ Der st.gallische Anteil an diese Objekte wurde bereits zugesichert bzw. der Restbetrag für das Jahr 2007 von Fr. 1'546'360.– (9. Investitionsvereinbarung Fr. 538'960.– und 10. Investitionsvereinbarung Fr. 1'007'400.–) über Investitionsvereinbarungen nach Art. 56 EBG bereits verpflichtet.

	<i>Objekt</i>	<i>Total in Fr.</i>
3	<i>Gleiserneuerungen Waldbachviadukt – Brunnadern</i> Dieser etwa 6 km lange Abschnitt wurde in den Jahren 1977-1981 mit Einzelauswechslungen von Schienen und Schwellen letztmals teilerneuert. Der Unterbau für die Geleise ist in einem schlechten Zustand. Er soll zusammen mit der Erneuerung von Schienen, Schwellen und Schotterbett mittels einer Foundationsschicht saniert werden.	2'355'000.–
4	<i>ETCS Level 1, Teil</i> Die Migration vom heutigen Zugsicherungssystem zum ETCS (European Train Control System) ist bereits mit der Bahn 2000, den Neat-Strecken und der Neuausrüstung umgebauter Stellwerke (nur noch Eurobalisen, keine Signum-Magnete mehr) auch bei der SOB angelaufen. Die Ausrüstung in der Fläche soll gleichzeitig mit der Ablösung der SOB-Stellwerke des Typs «Domino» realisiert werden können.	400'000.–
5	<i>Gleis- und Weichenerneuerungen St.Gallen-Herisau</i> Dieser rund 6,5 km lange Abschnitt beinhaltet den Ersatz des Geleises zwischen den Bahnhöfen St.Gallen Haggen und Herisau. Enthalten sind der Weichenersatz im Bahnhof St.Gallen Haggen (6 Weichen) und Güb- sen (1 Weiche). Auch hier stellt sich die gleiche Problematik wie in den übrigen beschriebenen Streckenbereichen: Das abgenutzte Oberbaumaterial ist an der Nutzungsgrenze angelangt, ein eigentlicher Unterbau fehlt. Ein Ersatz von Schienen, Schwellen und Schotter nebst Einbau einer Foundationsschicht sind unumgänglich.	2'242'000.–
6	<i>Stellwerke «Ebnet-Kappel, Krummenau und Nesslau», Anteil SOB</i> Mit der Übernahme des Bahnhofs Ebnet-Kappel von den SBB ist die Automatisierung dieser personalintensiven Station raschmöglichst vorzusehen. Die bereits älteren Stellwerke Nesslau und Krummenau sollen ebenfalls im Zusammenhang mit der Automatisierung ersetzt werden.	1'500'000.–
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. 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.	2'000'000.–
8	<i>Umbau Bahnhofbuffet Herisau / Avec-Shop</i> Das Projekt beinhaltet den Umbau des Erdgeschosses im Bahnhof Herisau zu einer Verkaufs-, Verpflegungs- und Begegnungszone, auch als Folge der Schliessung des (zuletzt unrentablen) Bahnhof-Buffer. In einer 2. Phase wird das Projekt auch das 1. Obergeschoss des Bahnhofs umfassen. Die Phase 1 (Umbau des Buffer zu einem Avec-Shop) ist seit Juni 2006 in Realisierung. Damit sollen weitere kommerzielle Einnahmen aus dem Gebäude Bahnhof erzielt und eine Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs	700'000.– ²

² Das Projekt «Umbau Bahnhofbuffet Herisau / Avec-Shop» wird nur deshalb aufgeführt, damit der gesamte Investitionsbedarf aufgezeigt werden kann. Dieses Vorhaben wird aus Abschreibungsmitteln und nicht über Investitionsdarlehen finanziert.

und seiner Umgebung erreicht werden. Die Umsetzung erfolgt in den Jahren 2006 und 2007. Gleichzeitig werden – als separates Projekt – die fällige Renovation der Aussenhülle und der Ersatz der Fenster durchgeführt.

- | | | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 9 | <p><i>Publikums-Info-Anlagen, Teil Ost (ohne Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig)</i></p> <p>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.</p> | 1'000'000.– |
| 10 | <p><i>Verkaufsstellen, Bahnhofsdesign</i></p> <p>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.</p> | 1'316'000.– |
| 11 | <p><i>Erhöhung der Perronanlagen P55 (Behindertengleichstellung)</i></p> <p>Diese Position enthält erste bauliche Infrastrukturmassnahmen an verschiedenen Haltepunkten, welche im Rahmen des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes bis spätestens 2023 auf den vorgeschriebenen Stand gebracht werden müssen.</p> | 285'000.– |
| 12 | <p><i>Wasserisolationen Thur-Viadukt</i></p> <p>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 respektive geschützt. Nun soll noch die Isolation gegen eindringendes Meteorwasser und deren Ableitung nach aussen nachgeholt werden. Diese Massnahme ist für eine lange Lebensdauer eines solchen Bauwerkes von grosser Wichtigkeit.</p> <p>Beim Thur-Viadukt muss zusätzlich zu den Massnahmen beim Weissenbach- und Spitzmühle-Viadukt noch eine Betonplatte eingebaut werden.</p> | 200'000.– |
| 13 | <p><i>Konsolidierung Schottertrog Aeschviadukt</i></p> <p>Am Aeschviadukt wurde in den fünfziger Jahren unter der Fahrbahn eine armierte Betonplatte eingebaut. Die seitlichen Randabschlüsse aus Granitsteinen wurden jedoch belassen und sind nun durch Witterungseinflüsse in einem schlechten Zustand.</p> <p>Es ist vorgesehen, die bestehenden seitlichen Abdecksteine durch einen armierten Betonrand zu ersetzen und zugleich unter der Fahrbahn eine Wasserisolation einzubauen, damit das eigentliche Gewölbe als tragendes Element vor Wasser geschützt wird.</p> | 1'500'000.– |

<i>Objekt</i>	<i>Total in Fr.</i>
14 <i>Notbeleuchtung Bruggwaldtunnel</i> Zur Verbesserung der Sicherheit muss der Bruggwaldtunnel zwischen St.Gallen St.Fiden und Wittenbach mit einer Notbeleuchtung ausgerüstet werden.	320'000.–
15 <i>Streckenkabel Wattwil–Ebnat-Kappel–Nesslau</i> Das Streckenkabel muss altershalber und im Zusammenhang mit Stellwerkersatz und neuen Kommunikationseinrichtungen ersetzt werden. Da ein Kabelkanal fehlt, soll die Strecke gleichzeitig auch mit einem Kabelkanal versehen werden.	750'000.–
16 <i>Fahrleitungsfahrzeug Ost</i> Das Unternehmen muss ein neues Fahrleitungsfahrzeug beschaffen, da es über kein wirtschaftliches Unterhaltsfahrzeug mehr verfügt. Zur Zeit werden Übergangslösungen angewendet, welche unwirtschaftlich sind und teilweise nicht den Sicherheitsstandards entsprechen.	1'800'000.–
17 <i>Nicht aktivierbare Investitionen / Erneuerung diverser kleinerer Objekte</i>	3'412'000.–
Total Investitionsbedarf	<u>23'060'000.–</u>
Finanziert über Abschreibungsmittel	-6'264'000.–
Total Investitionsdarlehen	16'796'000.–

Mit der aufgeführten Objektliste wird der Investitionsbedarf der SOB für das Jahr 2007 verbindlich festgelegt. Soweit diese Investitionen die verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigen, können Bund und Kantone den Transportunternehmen zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewähren.

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.

4. Investitionsvereinbarung

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 werden.

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; abgekürzt KAV) 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

Das BAV hat den Investitionsbedarf für das Jahr 2007 aufgrund des Mittelfristplans 2007 bis 2010 und der Offerte 2007 der SOB geprüft. Es erachtet die gesetzlichen Voraussetzungen für ein weiteres Investitionsdarlehen an die SOB als erfüllt. Der Bund ist bereit, das ersuchte Investitionsdarlehen zu gewähren, sofern sich die Kantone St.Gallen, Thurgau und Appenzell A.Rh. ebenfalls daran beteiligen.

Aufgrund der heutigen Einreichung der Kantone gemäss KAV und des interkantonalen Verteilungsschlüssels ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	Anteile in Prozent	Darlehen Total in Fr.	Darlehen bereits zugesichert in Fr.	Anteile in Fr.
Bund	33,87	5'688'805		5'688'805
St.Gallen	50,37	8'460'145	-1'546'360	6'913'785
Thurgau	12,04	2'022'238		2'022'238
Appenzell A.Rh.	3,72	624'811		624'811
Total	100,00	16'796'000	-1'546'360	15'249'639

Der Investitionsbeitrag wird als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt. Das BAV bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Bund gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzuzahlen sind. Er kann, unter dem Vorbehalt der notwendigen Beschlüsse der Generalversammlungen des Unternehmens, auch jederzeit bestimmen, dass der Bundesanteil unabhängig vom Kantonsanteil in Eigenkapital umgewandelt wird. Dem Kanton St.Gallen steht es frei, über die Rückzahlung oder Umwandlung seines Anteils zu entscheiden. Bei einer Rückzahlung des Darlehens wird der Kanton St.Gallen seinen Anteil wie der Bund verrechnen.

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 sowie die daran zu knüpfenden besonderen Bedingungen in einer Vereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Transportunternehmung andererseits festzulegen. Die Bedingungen zur Darlehensvereinbarung werden separat in allgemeinen Vereinbarungsbestimmungen geregelt, welche Teil der Offerte sind und durch die Unternehmen somit bereits mit der Offerteingabe akzeptiert werden müssen.

Im Investitionsprogramm 2007 bis 2010 ist ein Betrag von Fr. 7'111'300.– für den st.gallischen Anteil an der Investitionsvereinbarung 2007 mit der SOB enthalten (RRB 2006/459). Nach der Überarbeitung des Investitionsbedarfs der SOB im August 2006 liegt der Anteil des Kantons St.Gallen mit Fr. 6'913'785.– etwas tiefer. Gemäss Investitionsprogramm 2007 bis 2010 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2008 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

4.3. Rechtliches

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 2007 mit der SOB beträgt Fr. 6'913'785.–. 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 zum 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. 6'913'785.– wird der Investitionsrechnung belastet und ab 2008 innert fünf Jahren abgeschrieben.

5. Antrag

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

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

Der Staatssekretär:
Martin Gehrer

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG

Entwurf der Regierung vom 19. Dezember 2006

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 19. Dezember 2006 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 vom 20. Dezember 1957⁴ sowie Art. 30 ff. der eidgenössischen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995⁵

als Beschluss:

1. Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 6'913'785.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2007.

Der Sonderkredit wird der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2008 innert fünf Jahren abgeschrieben.

2. Die Regierung wird ermächtigt, der noch abzuschliessenden Investitionsvereinbarung für das Jahr 2007 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 beizutreten.
3. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum⁶.

³ sGS 713.1.

⁴ SR 742.101.

⁵ SR 742.101.1.

⁶ Art. 7bis Abs. 1 Bst. b des Gesetzes über Initiative und Referendum, sGS 125.1.