

VD / Motion SP-Fraktion vom 27. November 2007

## **Schaffung eines Fonds zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Verkehr**

*Antrag der Regierung vom 22. Januar 2008*

### Nichteintreten.

#### *Begründung:*

Die Regierung teilt die Auffassung, dass dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine hohe Bedeutung zukommt. In der Vergangenheit konnten verschiedene Ausbauschritte beim Fahrplanangebot und der Modernisierung der Schieneninfrastruktur für den Regionalverkehr realisiert werden, ohne dass gut begründete Vorhaben, die aus allgemeinen Haushaltsmitteln finanziert wurden, gescheitert sind. Die nächsten Ausbauschritte werden im Rahmen des 4. öV-Programms und der Agglomerationsprogramme dargelegt. Einzelne der im Motionstext aufgeführten Vorhaben sind Bestandteil der Agglomerationsprogramme oder der Vorlage des Bundesrates über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). Andere wurden in diesem Rahmen geprüft, aufgrund eines ungenügenden Nutzen/Kosten-Verhältnisses jedoch zurückgestellt oder nicht berücksichtigt. Massgeblich ist jeweils der erzielbare Nutzen je investierten Franken unter Berücksichtigung der Folgekosten, nicht die Höhe der Investition. Beim im Motionstext ausgewiesenen Investitionsvolumen von 400 Mio. Franken und jährlichen Fondseinlagen von 15 Mio. Franken würde es im übrigen je nach Kostenbeteiligung des Bundes 10 bis 20 Jahre dauern, um den Fonds zu äufnen. Die Jahreseinlagen würden kaum ausreichen, um die Investitionsfolgekosten zu decken.

Für das Ziel, den Umfang und das Tempo des Ausbaus zu beeinflussen, erachtet die Regierung die vorgeschlagene Schaffung eines kantonalen «Fonds zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Verkehr» weder als zielführend noch als notwendig:

- Einerseits sind für den Umfang und das Tempo nicht kantonale Finanzierungsengpässe limitierend, sondern akute Engpässe bei Planung, Projektierung und Genehmigung von konkreten weiteren Ausbauprojekten. Fahrplanabhängige Ausbauprojekten im Eisenbahnnetz oder Eigentrassierungen im dicht bebauten Gebiet sind komplex und binden je investierten Franken wesentlich mehr personelle Ressourcen als der Bau von langen Tunneln oder isolierten Einzelprojekten.
- Auch aus finanzpolitischer Sicht ist ein entsprechender Fonds abzulehnen. Weil öffentliche Mittel knapp sind, sollen sie für jene Aufgaben verwendet werden, bei denen sie den höchsten zusätzlichen Nutzen erzielen. Der ordentliche Budgetprozess garantiert einen effizienten Mitteleinsatz. Werden nun einzelne Aufgaben bzw. Investitionen mit zweckgebundenen Einnahmen finanziert, entziehen sie sich dem Vergleich mit anderen wichtigen Aufgaben bzw. Investitionsbereichen. Aufgrund dieser Überlegungen ist aus finanzwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich von Spezialfinanzierungen abzusehen. Wollte man aus finanzpolitischen Überlegungen dennoch eine Spezialfinanzierung einführen, müsste neben dem Erfordernis einer gesetzlichen Grundlage zumindest auch ein Kausalzusammenhang zwischen der Aufgabe und den Einnahmen vorhanden sein. Beim vorgeschlagenen Fonds, der aus Mitteln des allgemeinen Haushalts geäuftnet werden soll, ist dies offensichtlich nicht der Fall. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass mit der Einführung des Neuen

Rechnungsmodells im Jahr 1997 ein Grossteil der bestehenden Fonds aufgehoben wurde. Betroffen waren jene Fonds, die keine explizite gesetzliche Grundlage aufwiesen und durch allgemeine Mittel geäufnet wurden.

Umfang und Tempo von Ausbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs sollen deshalb weiterhin über konkrete Sachvorlagen unter Einbezug der ordentlichen Finanzierungsanteile des Bundes und unter Aufzeigen der Nutzen und Kosten erfolgen. Nur so kann sichergestellt werden, dass die kantonalen Mittel zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs wirksam und zielgerichtet eingesetzt werden. Mit der Realisierung der zwischenzeitlich konkret definierten FinöV-Projekte und den ergänzenden Ausbauten für die Neukonzeption der S-Bahn St.Gallen investieren Bund und Kanton im übrigen ohne kantonalen Fonds allein in den nächsten sechs Jahren gegen 300 Mio. Franken in den Kapazitätsausbau der Schieneninfrastruktur im Kanton St.Gallen. Mit den jeweils auf vier Jahre ausgelegten Programmvereinbarungen für Agglomerationsprogramme wird zukünftig auch ohne kantonalen Fonds die Möglichkeit bestehen, weitere Infrastrukturvorhaben auf der Basis einer partnerschaftlichen Finanzierung Bund/Kanton zu realisieren und dem Kantonsrat periodisch die erforderlichen Kreditbegehren für Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Verkehr zu unterbreiten.