

Darlehensfinanzierung der Schweizerischen Südostbahn AG

– Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2015

– Kantonsratsbeschluss über die Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Schweizerischen Südostbahn AG

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 24. Juni 2014

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
1 Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2015	3
1.1 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	3
1.2 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur	3
1.3 Entwicklung der Finanzierungsinstrumente	4
1.4 Bestellung von Infrastrukturleistungen	4
1.5 Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen	4
1.5.1 Angleichung der Finanzierungsinstrumente	4
1.5.2 Mittelbedarf / Finanzierungsrahmen der Privatbahnen	5
1.5.3 Investitionen der Ostschweizer Privatbahnen	5
1.5.4 Darlehensbedarf der Ostschweizer Privatbahnen	5
1.6 Investitionen SOB	5
1.6.1 Bedeutung des Unternehmens	5
1.6.2 Investitionspolitik SOB	6
1.6.3 Darlehensbedarf im Jahr 2015	6
1.6.4 Leistungsvereinbarung mit der SOB	7
1.7 Bahninfrastrukturfonds (BIF): Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung ab 2016	7
1.8 Gesetzliche Grundlagen	8
1.9 Beteiligung Bund-Kantone	8
1.10 Beteiligung der Gemeinden	9
1.11 Zuständigkeit zur Beschlussfassung	9
2 Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Schweizerischen Südostbahn AG	9
2.1 Vorgeschichte und Abschluss des Darlehensvertrags 1944 bis 1979	9
2.1.1 Anpassung der Zinssätze	10
2.1.2 Verzicht auf Zinsleistung	10
2.2 Verlängerungen des Darlehensvertrags gegenüber der BT	11
2.2.1 Verlängerung bis 31. Dezember 1989	11
2.2.2 Verlängerung bis 31. Dezember 2004	11
2.3 Fusion der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Schweizerischen Südostbahn	11
2.4 Rangrücktritt des Kantons St.Gallen und Verlängerung des Darlehensvertrags bis 31. Dezember 2014	11
2.5 Aktuell anstehende Verlängerung des Darlehensvertrags	12
2.6 Zuständigkeit zur Beschlussfassung	13
3 Antrag	13

Entwürfe:

- Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2015 14
- Kantonsratsbeschluss über die Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Schweizerischen Südostbahn AG 15

Zusammenfassung

Die Betreiber der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur haben einen sicheren, zuverlässigen, den Erfordernissen des Personen- und Güterverkehrs entsprechenden effizienten Betrieb und den Erhalt der bestehenden Infrastruktur zu gewährleisten. Die stetige Erneuerung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur sowie deren Anpassung an die wachsenden Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs erfordern in den nächsten Jahren erhebliche finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand.

Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den Bestimmungen des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG). Investitionen in die Infrastruktur der konzessionierten Transportunternehmen (so genannte Privatbahnen) finden 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 Schweizerische Südostbahn AG (abgekürzt SOB) behandelt.

Die SOB hat Bund und Kantonen den Investitionsbedarf für die Jahre 2013 bis 2016 angemeldet, aufgeteilt in das südliche und östliche Bahnnetz sowie in den Teil (das sogenannte CH-Netz Lichtensteig-Wattwil), der früher der SBB gehörte und heute vom Bund allein finanziert wird. Für das Jahr 2015 weist die SOB einen Netto-Investitionsbedarf für das Ost- und Südnetz von insgesamt Fr. 47'777'000.– (ohne CH-Netz) aus. Auf das Ostnetz entfallen Fr. 30'051'000.– und auf das Südnetz Fr. 17'726'000.–. Davon können Abschreibungsmittel und die Projekte in 2. Priorität mit Kosten von insgesamt Fr. 23'377'000.– abgezogen werden. Die SOB beantragt dem Bund und den an der SOB beteiligten Kantonen, ein zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe der verbleibenden Fr. 24'400'000.– zu gewähren. Der Anteil des Kantons St.Gallen am Darlehen beträgt Fr. 7'542'210.–.

Am 6. März 1944 schloss die Regierung mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) einen Darlehensvertrag über 15 Mio. Franken ab. Bis zum Jahr 1950 erfolgten Rückzahlungen von insgesamt Fr. 800'000.–. Die Verzinsung des Darlehens wurde aufgrund der Finanzlage der Bahn im Jahr 1970 eingestellt. Der ursprünglich bis zum 31. Dezember 1979 befristete Vertrag wurde in der Folge bis zum 31. Dezember 1989 und danach für weitere 15 Jahre bis zum 31. Dezember 2004 verlängert. Anschliessend stimmte der Kantonsrat einer Verlängerung des Darlehensvertrags um weitere zehn Jahre bis Ende 2014 mit dem Vorbehalt zu, die Verlängerung nach der Erneuerung der SOB-Konzession im Jahr 2009 zu überprüfen.

Nach Ablauf der Konzession Ende 2009 (der ehemaligen BT-Linien) erteilte der Bund der SOB eine neue Konzession über zehn Jahre bis Ende 2019. Deshalb wurde von der Möglichkeit, den bis Ende 2014 verlängerten Darlehensvertrag bereits nach fünf Jahren per Ende 2009 anzupassen oder aufzulösen, kein Gebrauch gemacht.

An das Darlehen von 14,2 Mio. Franken leistete die SOB in den Jahren 2005 bis 2013 Teilrückzahlungen von insgesamt Fr. 900'000.–. Das restliche Darlehen beträgt per Ende 2013 13,3 Mio.

Franken. Gemäss Vertrag wird Ende des Jahres 2014 das noch verbleibende Darlehen zur Rückzahlung fällig. Die SOB wird weiterhin eine bedeutende Rolle als Mitbetreiberin der S-Bahn St.Gallen einnehmen. Eine Verlängerung des Darlehens um weitere zehn Jahre dient dazu, der SOB die bestehende finanzielle Basis zu belassen. Es erscheint jedoch für die SOB durchaus verkraftbar, das Darlehen mit jährlichen Rückzahlungen von Fr. 100'000.– weiter abzutragen.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage die Botschaft über die Darlehensfinanzierung der Schweizerischen Südostbahn AG und folgende Entwürfe:

- Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2015;
- Kantonsratsbeschluss über die Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Schweizerischen Südostbahn AG.

1 Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2015

1.1 Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

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 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. Mit der Bahnreform 1 wurden die Aufgaben von Bund und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) entflochten und der freie Netzzugang im Güterverkehr, wie er im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (SR 0.740.72) vereinbart worden war, eingeführt. Der erste Schritt war eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Marktanteile des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Die Bahnreform 1 hatte zum Ziel, die politischen und unternehmerischen Funktionen besser zu trennen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die öffentliche Hand zu erhöhen und Wettbewerbselemente ins Bahnsystem einzuführen. Ausserdem musste die Entschuldung der SBB umgesetzt werden. Neue Finanzierungsmodalitäten sollten die Transparenz verbessern.

1.2 Ziele für die Eisenbahninfrastruktur

Aus dem übergeordneten Ziel der ökologisch tragfähigen und effizienten Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse lässt sich die Zielsetzung ableiten, dass die Betreiber der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur einen sicheren, zuverlässigen, den Erfordernissen des Personen- und Güterverkehrs entsprechenden effizienten Betrieb und den Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur gewährleisten.

Aus diesem generellen Ziel können mehrere Einzelziele abgeleitet werden. 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 des Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013 bis 2016 erwarten Bund und Kantone, dass folgende Ziele erreicht werden:

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus;
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes;
- Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
- Verbesserung der Interoperabilität¹;
- Erhöhung der Produktivität.

1.3 Entwicklung der Finanzierungsinstrumente

Bei der SBB-Infrastruktur werden die Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge seit 1999 auf der Grundlage der Mittelfristplanung und des mittelfristigen Investitionsplans in einer auf vier Jahre bezogenen Leistungsvereinbarung festgelegt. Einzig für die Jahre 2011 und 2012 wurde eine Leistungsvereinbarung lediglich für die Dauer von zwei Jahren als Übergangslösung zur Harmonisierung mit der Legislaturperiode abgeschlossen. Seit 2011 erfolgt die Finanzierung der Privatbahnen gemeinsam durch Bund und Kantone ebenfalls über mehrjährige Leistungsvereinbarungen. Diese werden jeweils für denselben Zeitraum abgeschlossen wie die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB.

1.4 Bestellung von Infrastrukturleistungen

Der Bund bestellt bei der SBB und zusammen mit den Kantonen bei den Privatbahnen den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur. Die für eine Bestellperiode vereinbarten Mittel werden den Infrastrukturbetreiberinnen als Betriebsabgeltung und Investitionsbeiträge bezahlt. Die Betriebsabgeltung bemisst sich nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und dem Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur auf der Grundlage der Mittelfristplanungen der Unternehmen.

Die notwendigen Mittel für Investitionen in den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen und für Anpassungen an den Stand der Technik und an die Erfordernisse des Verkehrs (z.B. Blockverdichtungen, Perronverlängerungen, Doppelspuren) erhalten die Bahnen auf zwei Wegen. Zum einen wird ihnen der geplante Abschreibungsaufwand durch entsprechende à-fonds-perdu-Zahlungen ausgeglichen. Zum andern werden für den darüber hinausgehenden Investitionsbedarf zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt. Die Darlehen verbleiben im Prinzip auf unbeschränkte Zeit im Unternehmen und müssen nur zurückbezahlt werden, wenn die damit finanzierten Anlagen nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb dienen oder das Investitionsvolumen geringer ist als die Summe der Abschreibungen aus den Darlehen. Sie haben daher eigenkapitalähnlichen Charakter.

1.5 Infrastrukturfinanzierung Privatbahnen

1.5.1 Angleichung der Finanzierungsinstrumente

Nach einer Übergangsphase mit zweijährigen Leistungsvereinbarungen erfolgte ab 2013 die vollständige Angleichung der Finanzierungsinstrumente der Privatbahnen und der SBB. Dazu werden Leistungsvereinbarungen mit einer vierjährigen Laufzeit abgeschlossen. Diese gewährleisten:

- eine höhere Planungssicherheit für die Besteller (Bund und Kantone) und die Unternehmen dank der Einführung von vierjährigen Verpflichtungskrediten für alle Bundesbeiträge;

¹ Die Interoperabilität ermöglicht, dass Schienenfahrzeuge möglichst durchgängig und mit einer gewissen Sicherheit zwischen verschiedenen Schienennetzen verkehren können, insbesondere zwischen den Eisenbahnnetzen verschiedener Staaten.

- eine stärkere Ausrichtung der Infrastrukturbestellung auf die während der Laufzeit der LV zu erreichenden Ziele;
- die Einführung und ständige Verbesserung des einheitlichen und integralen Controllingprozesses nach den Vorgaben der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (SR 742.120; abgekürzt KFEV).

1.5.2 Mittelbedarf / Finanzierungsrahmen der Privatbahnen

Die Privatbahnen haben beim Bund für die Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 einen Finanzbedarf von insgesamt 4'254 Mio. Franken angemeldet. Davon entfallen 956 Mio. Franken auf Betriebsbeiträge und 3'298 Mio. Franken auf Investitionsbeiträge. Im Vergleich zur Leistungsvereinbarung 2011 bis 2012 wird der Finanzierungsrahmen um durchschnittlich 144 Mio. Franken pro Jahr aufgestockt.

Vom Investitionsbedarf in der Höhe von 3'298 Mio. Franken entfällt ein Anteil von 2'143 Mio. Franken auf den Bund und 1'155 Mio. Franken auf die Kantone. Der grösste Teil davon wird auf Massnahmen für die Substanzerhaltung und technische Verbesserungen der bestehenden Anlagen entfallen.

1.5.3 Investitionen der Ostschweizer Privatbahnen

Der Bund hat den Privatbahnen in der Ostschweiz folgende Anteile zur Finanzierung der Infrastruktur in den Jahren 2013 bis 2016 zugeteilt:

Schweizerische Südostbahn (SOB)	246,9 Mio. Franken
Appenzeller Bahnen (AB)	88,4 Mio. Franken
Frauenfeld-Wil-Bahn (FW)	17,8 Mio. Franken
Thurbo	32,0 Mio. Franken
Total	385,1 Mio. Franken

Aufgrund von Verhandlungen zwischen dem Bund, den beteiligten Kantonen und den Privatbahnen im Sommer/Herbst 2012 wurde der Investitionsbedarf der Bahnunternehmen für die Jahre 2014 bis 2016 geringfügig überarbeitet bzw. angepasst.

1.5.4 Darlehensbedarf der Ostschweizer Privatbahnen

Die Finanzierung der Investitionen erfolgt einerseits über die Abschreibungsmittel und andererseits über zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen. Die Mittelfristplanung der Privatbahnen in der Ostschweiz weist folgenden Darlehensbedarf aus (in Mio. Franken):

	2013	2014	2015	2016
Investitionen	76,9	71,9	75,2	78,3
Finanziert über Abschreibungsmittel	-30,3	-31,6	-33,5	-35,0
ungedeckter Darlehensbedarf	46,6	40,3	41,7	43,3
ungedeckter Darlehensbedarf Anteil Kanton St.Gallen	10,4	9,4	10,1	10,2

1.6 Investitionen SOB

1.6.1 Bedeutung des Unternehmens

Die SOB ist aus einer Fusion der ehemaligen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) hervorgegangen. Die Fusion war eine Reaktion auf die Liberalisierung des Bahnmarktes. 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. Im Toggenburg ist die SOB seit 1. Januar 2006 Eigentümerin der Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig sowie der ehemaligen SBB-Pachtstrecke Wattwil–Ebnat-Kappel.

1.6.2 Investitionspolitik SOB

Die SOB wird die Investitionspolitik der vergangenen Jahre fortführen und sich auch im Jahr 2015 auf folgende Bereiche konzentrieren:

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

1.6.3 Darlehensbedarf im Jahr 2015

Die SOB hat in ihrem Investitionsplan vom 9. Mai 2012 für die Leistungsvereinbarung 2013-2016 folgenden Mittelbedarf im Jahr 2015 für das Ost- und Südnetz ausgewiesen:

Investitionsbereiche	Ostnetz in Fr.	Südnetz in Fr.
Fahrweg (Oberbau- und Unterbauerneuerungen, Tunnel und Brücken)	20'800'000	5'327'000
Antriebs- und Stromversorgung (Fahrleitungen, Schaltanlagen)	400'000	325'000
Fahrzeuge (Baudienstfahrzeuge und Wagen)	1'460'000	2'105'000
Mobilien (Baudienstgeräte und Maschinen)	0	39'000
Öffentliche Anlagen (Bahnhofplätze, Parkieranlagen)	0	0
Publikumsanlagen (Bahnhofgebäude, Perronanlagen, Unterführungen)	5'451'000	6'891'000
Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen (Stellwerke, Funk- und Telefonanlagen)	1'940'000	2'539'000
Unterhaltungsanlage Infrastruktur (Werkstätte, Betriebsgebäude Baudienst)	0	500'000
Total Netto-Investitionen²	30'051'000	17'726'000
<i>Finanziert über Abschreibungsmittel</i>	<i>-11'624'319</i>	<i>-8'672'831</i>
<i>Objekte 2. Priorität / Reserve-Projekte</i>	<i>-2'126'681</i>	<i>-953'169</i>
Total Netto-Darlehensbedarf (Investitionsdarlehen)	16'300'000	8'100'000

Der Netto-Darlehensbedarf für das Ost- und Südnetz beläuft sich auf insgesamt Fr. 24'400'000.–.

² Nach Abzug von anderen Finanzierungsquellen (FinöV-Fonds, Infrastrukturfonds, Beiträge nach Behindertengleichstellungsgesetz usw.).

1.6.4 Leistungsvereinbarung mit der SOB

Für die Jahre 2013 bis 2016 wurde mit der SOB – analog zu den SBB – eine vierjährige Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Im Unterschied zur Leistungsvereinbarung mit den SBB beschränkt sich die Leistungsvereinbarung mit der SOB auf die Infrastrukturbestellung und enthält keine generellen strategischen Zielvorgaben für die Unternehmungen.

Die Leistungsvereinbarung mit der SOB enthält:

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

Die bestehende Leistungsvereinbarung mit der SOB regelt bereits auch das Darlehen zur Finanzierung der Investitionen für das Jahr 2015. Die Leistungsvereinbarung sieht aber vor, dass die Zusicherung des Anteils für das Jahr 2015 unter dem Vorbehalt der Kreditgenehmigung durch die zuständigen Organe steht.

1.7 Bahninfrastrukturfonds (BIF): Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung ab 2016

Am 9. Februar 2014 stimmte die Schweizer Stimmbevölkerung mit 62 Prozent Ja-Stimmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) zu. Mit FABI werden neue Rahmenbedingungen geschaffen.

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur soll einfacher und übersichtlicher werden: Die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau werden aus einem einzigen Fonds gedeckt, dem neu zu schaffenden Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der neue BIF soll eine finanzielle Stabilität schaffen und auch die Folgekosten der Infrastruktur decken. Mit dem BIF wird die Finanzierung von Ausbau, Unterhalt und Betrieb erstmals aus denselben Quellen gespeist. Die bisherigen Mittel des FinöV-Fonds werden in den BIF überführt und es werden weitere Finanzierungsquellen zur Alimentierung des BIF herangezogen:

- Die Eisenbahnunternehmen steigern ihre Effizienz weiter und bezahlen gleichzeitig höhere Trassenpreise.
- Die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs tragen einen Teil der Kosten über höhere Billett- und Abonnementskosten sowie über die festgelegte Obergrenze für den Fahrkostenabzug bei der direkten Bundessteuer auf Fr. 3'000.–.
- Die Kantone beteiligen sich an der Infrastrukturfinanzierung mit einem jährlichen Pauschalbeitrag von 500 Mio. Franken. Zu den bereits bisher geleisteten Beiträgen von 300 Mio. Franken an die Privatbahninfrastruktur von 300 Mio. Franken kommt zusätzlich ein Beitrag von 200 Mio. Franken hinzu.
- Der Bund erhöht die allgemeinen Mittel aus der Bundeskasse. Dazu kommt ein zusätzliches, bis 2030 befristetes Mehrwertsteuer-Promille.

Geplant ist, dass der Bundesrat die FABI-Beschlüsse auf den 1. Januar 2016 in Kraft setzt.

Bezogen auf die Privatbahnen und somit auch auf die SOB bedeutet diese Neuregelung, dass die Infrastrukturbeiträge für das Jahr 2016 gemäss der Leistungsvereinbarung 2013-2016 durch den Bund aus dem künftigen BIF finanziert werden. Gemäss aktueller Planung des Bundes hat der Kanton St.Gallen ab 2016 keine Infrastrukturbeiträge an die Privatbahnen und somit auch nicht mehr an die SOB zu leisten. Der Kanton St.Gallen wird sich stattdessen an der Infrastrukturfinanzierung der Bahnen (d.h. SBB und Privatbahnen) mit einem jährlichen Pauschalbeitrag von schätzungsweise 34 Mio. Franken beteiligen. Genaue Berechnungen des Pauschalbeitrags werden voraussichtlich im Frühjahr 2015 vorliegen.

Der Bund wird im Jahr 2014 an der Umsetzung von FABI arbeiten. Er wird Übergangsregelungen und Verordnungen erlassen, den Ausbauschritt 2025 umsetzen sowie die Planung für den Ausbauschritt 2030 aufnehmen. Der Ausbauschritt 2030 muss den eidgenössischen Räten bis 2018 vorgelegt werden. Über die Priorität und die Aufnahme von Projekten in weitere Ausbauschritte nach 2030 entscheidet das Parlament auf Antrag des Bundesrates im Vier- bis Achtjahresrhythmus.

1.8 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 zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen. Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG setzen 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.

1.9 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. Gemäss Schlüssel 2012-2015 der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) ergeben sich folgende Beteiligungsverhältnisse:

	Ostnetz		Südnetz		Gesamt
	Anteile in %	Anteil in Franken	Anteile in %	Anteil in Franken	Anteil in Franken
Bund	41,73	6'802'968	40,69	3'296'214	10'099'182
Schwyz			39,33	3'185'406	3'185'406
Zürich			17,12	1'386'720	1'386'720
Appenzell A.Rh.	3,33	541'975		0	541'975
St.Gallen	44,85	7'310'550	2,86	231'660	7'542'210
Thurgau	10,09	1'644'507		0	1'644'507
Total	100,00	16'300'000	100,00	8'100'000	24'400'000

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestimmt, ob und in welchem Umfang die vom Bund gewährten bedingt rückzahlbaren Darlehen aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln oder Betriebsüberschüssen zurückzahlen 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 Beitrag des Kantons an die SOB ist im priorisierten Investitionsprogramm 2015-2024 berücksichtigt. Gemäss priorisiertem Investitionsprogramm 2015-2024 soll der Sonderkredit der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2017 innert fünf Jahren abgeschrieben werden.

1.10 Beteiligung der Gemeinden

Mit den Massnahmen zur dauerhaften Stabilisierung des Staatshaushaltes hat der Kantonsrat unter anderem beschlossen, die öV-Finanzierung neu zu regeln (ABI 2012, 2194 ff.). Gemäss V. Nachtrag zum EG-EBG beteiligen sich die Gemeinden seit 2013 an der gesamten Investitionsfinanzierung der Privatbahnen.

Der Grundbeitrag an die Darlehensfinanzierung der Privatbahnen ist in den Gemeindeschlüssel (öV-Pool) integriert. Dieser öV-Pool wird von Kanton und Gemeinden zu je 50 Prozent getragen. Das bedeutet, dass die Gemeinden seit 2013 auch Beiträge an die Darlehen der Privatbahnen leisten. Im vorliegenden Fall beteiligen sich die Gemeinden am Investitionsbeitrag von Fr. 7'542'210.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen mit einem Anteil von 50 Prozent oder Fr. 3'771'105.–.

1.11 Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Nach Art. 6 EG-EBG beschliesst der Kantonsrat über Beiträge für technische Verbesserungen, wenn der einzelne Beitrag Kanton und Gemeinden zusammen mit wenigstens 6 Mio. Franken belastet. Der st.gallische Anteil an der Investitionsvereinbarung 2015 mit der SOB beträgt Fr. 7'542'210.–. 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. Nach Abzug der Gemeindebeiträge verbleibt ein Kredit von Fr. 3'771'105.–, welcher der Investitionsrechnung belastet und ab 2017 innert fünf Jahren abgeschrieben wird. Der Erlass untersteht deshalb nicht dem fakultativen Finanzreferendum.

2 Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Schweizerischen Südostbahn AG

2.1 Vorgeschichte und Abschluss des Darlehensvertrags 1944 bis 1979

An der 1899 gegründeten und damals in Aufbau begriffenen BT beteiligte sich der Kanton St.Gallen im Jahre 1901 mit einem Aktienkapital von Fr. 5'000'000.– (entspricht rund 25 Prozent). Daneben übernahm er zwischen 1902 und 1903 Obligationenanleihen der BT von insgesamt 18,2 Mio Franken welcher er durch Anleihen seinerseits finanzierte. Da die BT in der Folge kaum einmal die Obligationenzinsen bezahlen konnte, summierten sich bis 1941 beim Kanton die Zinsschulden der BT bis auf eine Höhe von Fr. 10'138'462.85.

Mit Beschluss des Grossen Rates vom 19. Mai 1942 (GS 17, 547) über die Sanierung der BT wurde die Regierung ermächtigt, mit dem Unternehmen Sanierungsverhandlungen aufgrund eines Planes des Eidgenössischen Amtes für Verkehr (heute Bundesamt für Verkehr) zu führen. Im Jahre 1942 wurde die BT mit Bundeshilfe komplett saniert. Im Rahmen des vom Bund ausgearbeiteten Sanierungsplanes erliess der Kanton St.Gallen der BT die angefallenen Zinsschulden in einem Umfang von Fr. 8'431'213.70. Die restliche Zinsschuld wurde dem Kanton St.Gallen vom Bund direkt vergütet. Von der Obligationenanleihe von 18,2 Mio. Franken wurden 3,2 Mio. Franken dem Kanton vom Bund zurückbezahlt, die restlichen 15 Mio. Franken wurden in zwei Darlehen umgewandelt. Gestützt auf die Vereinbarung vom 28. Februar 1944 musste das erste Darlehen

über 8 Mio. Franken im 1. Rang mit 3,5 Prozent (Zins fest) und das zweite Darlehen über 7 Mio. Franken im 2. Rang zu vier Prozent (Zins variabel) verzinst werden. Beide Darlehen waren auf 31. Dezember 1979 zurückzuzahlen. Gleichzeitig wurde die BT verpflichtet, aus einem allfälligen Ertragsüberschuss nach Deckung der Zinsen jährlich bis zu Fr. 100'000.– zur Rückzahlung des Darlehens im 2. Rang zu verwenden. Die Darlehen wurden mit einem Pfandrecht auf den Anlagen der Bahn zu Gunsten des Kantons St.Gallen abgesichert.

Der günstige Geschäftsgang in den Jahren nach dem Abschluss des Darlehensvertrags ermöglichte der BT neben der Erfüllung der vollen Zinsverpflichtungen auch eine jährliche Rückzahlung von Fr. 100'000.–. Das Restdarlehen im 2. Rang ging daher bis 31. Dezember 1950 auf 6,2 Mio. Franken zurück.

2.1.1 Anpassung der Zinssätze

Zu Beginn der fünfziger Jahre wurde auf Gesuch der BT wegen des steten Rückgangs der Betriebsüberschüsse der Darlehensvertrag geändert. Gestützt auf die Botschaft des Regierungsrates über die Revision des Darlehensvertrags mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 12. Oktober 1951 ermächtigte der Grosse Rat die Regierung mit Beschluss vom 24. Oktober 1951 (ProtGR, ordentliche Herbstsession 1951, Traktandum 20, S. 28 f., und ABI 1951, 819), den Zinssatz für beide Darlehen rückwirkend per 1. Januar 1951 auf drei Prozent zu senken und die jährliche Rückzahlung auf Fr. 50'000.– herabzusetzen. Der neue Schuldschein, der den Schuldschein vom 6. März 1944 ersetzte, ist datiert vom 20. Mai 1952.

2.1.2 Verzicht auf Zinsleistung

Wegen der sich weiter verschlechternden Betriebsergebnisse konnte die BT in der Folge keine weiteren Rückzahlungen an die Darlehen erbringen. Die Darlehensschuld beträgt seit dem Jahr 1951 unverändert 14,2 Mio. Franken. Die weitere Verschlechterung der finanziellen Lage führte auch dazu, dass das Darlehen im 2. Rang seit dem Jahr 1956 nicht mehr verzinst wurde.

Auf Gesuch des Verwaltungsrates der BT hat die Regierung in der Botschaft über die Verzinsung des Darlehens 1. Ranges vom 15. September 1970 dem Grossen Rat die Gründe dargelegt, die einen gänzlichen Verzicht auf Zinsleistungen rechtfertigten (ABI 1970, 1069). Bereits in der Botschaft des Regierungsrates über die Sanierung der BT vom 4. Mai 1942 (ABI 1942, 403) war festgehalten worden, dass das Darlehen aus dem Betriebsergebnis zu verzinsen und dass die volle Verzinsung nur bei genügendem Ertrag des Unternehmens zu erwarten sei.

In der gleichen Botschaft vom 15. September 1970 wurde eine allmähliche interne Abschreibung des Darlehens 1. Ranges beschlossen. Ein gleicher Schritt war für das Darlehen im 2. Rang bereits früher unternommen worden. Mit seiner zustimmenden Kenntnisnahme hat der Grosse Rat am 23. November 1970 (ProtGR 1968/72, 1018 f., und ABI 1970, 1529) die weitgehende Entlastung der BT vom Zinsendienst in Anerkennung ihrer staatspolitischen sowie verkehrs- und volkswirtschaftlichen Bedeutung für den Kanton St.Gallen gutgeheissen.

2.2 Verlängerungen des Darlehensvertrags gegenüber der BT

2.2.1 Verlängerung bis 31. Dezember 1989

Aufgrund der damaligen finanziellen Lage der BT und der Aussichten für die Zukunft ersuchte die BT die Regierung am 5. September 1979 erneut, den Darlehensvertrag um zehn Jahre zu verlängern. Mit Beschluss vom 26. November 1979 ermächtigte der Grosse Rat die Regierung zur entsprechenden Verlängerung (ProtGR 1976/80 Nrn. 512 und 583). Am 27. April 1982 verlängerte die Regierung den Darlehensvertrag mit der BT über 14,2 Mio. Franken bis 31. Dezember 1989 (RRB 1982/578).

2.2.2 Verlängerung bis 31. Dezember 2004

Mit Schreiben vom 7. September 1989 ersuchte die BT die Regierung ein weiteres Mal um Verlängerung des Darlehensvertrags. Wie in der Botschaft des Regierungsrates vom 3. Oktober 1989 festgehalten ist, schloss die Betriebsrechnung der BT seit dem Jahr 1976 mit Fehlbeträgen ab, die durch die öffentliche Hand gedeckt wurden. Die BT war zur Rückzahlung des Darlehens nicht in der Lage. Es rechtfertigte sich daher, den Darlehensvertrag unabhängig von der intern erfolgten Abschreibung zu verlängern. Angesichts der am 31. Dezember 2004 ablaufenden Konzession war es angezeigt, die Vertragsverlängerung bis zum gleichen Zeitpunkt, d.h. um 15 Jahre vorzunehmen. Mit Beschluss vom 21. Februar 1990 ermächtigte der Grosse Rat die Regierung zur entsprechenden Verlängerung (ProtGR 1988/92 Nr. 397/1). Am 20. März 1990 verlängerte die Regierung den Darlehensvertrag mit der BT über 14,2 Mio. Franken bis 31. Dezember 2004 (RRB 1990/478).

2.3 Fusion der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Schweizerischen Südostbahn

Die bisherige Schweizerische Südostbahn und die Bodensee-Toggenburg-Bahn haben an ihren Generalversammlungen vom 17. Dezember 2001 der Fusion zur neuen Schweizerischen Südostbahn AG mit grossem Mehr zugestimmt. Die Fusion ist eine Reaktion auf die Liberalisierung des Bahnmarkts. Die Bahn erhoffte sich bessere Chancen in ihrem Kerngeschäft, dem regionalen Personenverkehr, aber auch im Güterverkehr. Sie verkehrt zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee. Bei der Bewertung des Substanzwertes der BT wurde das Darlehen analog der bedingt rückzahlbaren Darlehen nach Art. 56 EBG zur Hälfte dem Eigenkapital zugerechnet, in der Annahme, dass der Kanton St.Gallen das Darlehen auch künftig wieder verlängern wird. Als Sicherheit für dieses Darlehen sind sämtliche Anlagen inklusive Zubehör und Betriebsmaterial der BT verpfändet (RRB 2001/573).

Seit der Fusion besitzt der Kanton St.Gallen einen Aktienanteil von 19,17 Prozent an der neuen SOB. Hauptaktionär ist der Bund mit 35,83 Prozent.

2.4 Rangrücktritt des Kantons St.Gallen und Verlängerung des Darlehensvertrags bis 31. Dezember 2014

Mit Schreiben vom 18. Juni 2002 ersuchte die SOB den Kanton St.Gallen um Erlass des Elektrifikationsdarlehens vom 5. Juli 1938 sowie des Darlehens vom 6. März 1944 in der Höhe von 14,2 Mio. Franken. Sie begründete dies damit, dass das zur Sicherung des Schuldkapitals gewährte Pfandrecht nach Art. 9 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (SR 742.211; abgekürzt VZEG) es verunmöglicht, die Erneuerung des Rollmaterials über den Kapitalmarkt zu finanzieren, da den Banken keine Sicherheiten geboten werden könnten.

Diese Befürchtung hat sich nicht bestätigt. Die Abklärungen im Rahmen weiterer Fahrzeugbeschaffungen haben gezeigt, dass das im Eisenbahnpfandbuch eingetragene Pfandrecht für das Darlehen grundsätzlich kein Hindernis für die Aufnahme neuer Bankkredite zur Rollmaterialbeschaffung darstellt. Aber im Falle eines Rangrücktritts des Kantons St.Gallen könnte die Südostbahn bei einer Kreditaufnahme auf dem Kapitalmarkt gegebenenfalls von besseren Zinskonditionen profitieren. Eine dank des Rangrücktritts geringere Zinslast würde auch im Interesse des Kantons St.Gallen liegen, da daraus eine dauerhaft niedrigere Abgeltung ungedeckter Kosten der Südostbahn resultiert.

Mit Beschluss vom 26. April 2005 ermächtigte der Kantonsrat die Regierung einerseits, den im Eisenbahnpfandbuch eingetragenen Genehmigungsvorbehalt aufheben zu lassen und auf Gesuch der SOB einem Rangrücktritt des Darlehens von 14,2 Mio. Franken vom 6. März 1944 und des Elektrifikationsdarlehens vom 5. Juli 1938 zuzustimmen (ABI 2005, 964) Andererseits ermächtigte der Kantonsrat die Regierung, den Darlehensvertrag mit der SOB über das Darlehen von 14,2 Mio. Franken um maximal zehn Jahre bis 31. Dezember 2014 zu verlängern und die SOB zu jährlichen Teilrückzahlungen von Fr. 100'000.– zu verpflichten.

Gestützt auf den Beschluss des Kantonsrates verlängerte die Regierung am 28. Juni 2005 den Darlehensvertrag mit der SOB über 14,2 Mio. Franken bis höchstens 31. Dezember 2014 und verpflichtete die SOB zu jährlichen Teilrückzahlungen von Fr. 100'000.–. An das Darlehen von 14,2 Mio. Franken leistete die SOB in den Jahren 2005 bis 2013 Teilrückzahlungen von insgesamt Fr. 900'000.–. Das restliche Darlehen beträgt per Ende 2013 13,3 Mio. Franken.

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Pensionskasse der SOB verzichtete der Kantonsrat mit Beschluss vom 26. November 2012 auf die Rückzahlung des Elektrifikationsdarlehens vom 5. Juli 1938 (ABI 2012, 3796) .

Nach Ablauf der Konzession der BT-Linien Ende 2009 erteilte der Bund der SOB eine neue Konzession für die betreffenden Linien über zehn Jahre bis Ende 2019. Deshalb wurde von der Möglichkeit, den Darlehensvertrag nach fünf Jahren per Ende 2009 anzupassen oder aufzulösen, kein Gebrauch gemacht.

2.5 Aktuell anstehende Verlängerung des Darlehensvertrags

Gemäss Vertrag wird Ende des Jahres 2014 das noch verbleibende Darlehen von 13,3 Mio. Franken (Stand Ende 2013) zur Rückzahlung fällig. Die SOB erhielt im Jahr 2013 von Bund und Kantonen Abgeltungen in der Höhe von 74,7 Mio. Franken (ungedeckte Kosten für den Betrieb des Regionalverkehrs und der Infrastruktur). Im Jahr 2013 gewährten darüber hinaus Bund und Kantone der SOB bedingt rückzahlbare Darlehen von 29,1 Mio. Franken zur Finanzierung der laufenden Infrastrukturerneuerungen. Das Unternehmen wird auch weiterhin Abgeltungen und Darlehen der öffentlichen Hand in einer vergleichbaren Grössenordnung beanspruchen. Bei realistischer Betrachtungsweise ist die SOB weiterhin nicht in der Lage, das Darlehen auf einmal zurückzahlen.

Mit Blick auf die Einführung der S-Bahn St.Gallen auf den 15. Dezember 2013 beauftragte der Kanton St.Gallen die Bahnunternehmungen SBB, SOB und Turbo, den Betrieb neu zu regeln, um die von den Bestellern geforderte Gesamtverantwortung (Marktverantwortung und Betrieb) umzusetzen. Die Bahnunternehmen regelten in der Vereinbarung vom 9. November 2007 den Betrieb der S-Bahn St.Gallen. Die Leistungserstellung für die S-Bahn St.Gallen wurde lediglich für einen Zeitraum von wenigen Jahren verbindlich festgelegt. Die genauen Leistungen für einen späteren Zeithorizont wurden nicht definiert. Der Kanton St.Gallen, das BAV und die beteiligten Bahnunternehmungen haben sich darauf geeinigt, gemeinsam eine neue Betreibervereinbarung zu erarbeiten, welche das Angebot und die Leistungserbringung der S-Bahn St.Gallen im Zeitho-

rizont 2018 ff. festlegt. Angestrebt wird ein öV-System mit optimalem Kosten-Nutzen-Verhältnis unter Einbezug der 1. Teilergänzung der S-Bahn St.Gallen.

Eine Verlängerung des Darlehens um weitere zehn Jahre dient dazu, der SOB die bestehende finanzielle Basis zu belassen, damit das Unternehmen ihre Rolle als Mitbetreiberin der S-Bahn St.Gallen weiterhin wahrnehmen kann. Die SOB soll ihre Effizienz weiter verbessern, weshalb es aus Sicht der Regierung durchaus als vertretbar erscheint, das Unternehmen weiterhin zu jährlichen Rückzahlungen von Fr. 100'000.– zu verpflichten.

2.6 Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Nach Art. 65 Bst. f des Staatsverwaltungsgesetzes (sGS 140.1) beschliesst der Kantonsrat unter Vorbehalt der Volksrechte über Darlehen und Beteiligungen im Verwaltungsvermögen. Das Darlehen ist in der Bilanz der Staatsrechnung mit einem Betrag von 13,3 Mio. Franken aufgeführt (Stand Ende 2013). Somit bedarf es für die Darlehensverlängerung der Zustimmung des Kantonsrates.

3 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 2015 und auf den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Schweizerischen Südostbahn AG einzutreten.

Im Namen der Regierung

Heidi Hanselmann
Präsidentin

Canisius Braun
Staatssekretär

Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung technischer Verbesserungen der Schweizerischen Südostbahn AG für das Jahr 2015

Entwurf der Regierung vom 24. Juni 2014

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 24. Juni 2014³ Kenntnis genommen und

erlässt

in Ausführung von Art. 1 Bst. a und Art. 6 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 7. Februar 1971⁴, Art. 56 und 57 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957⁵ sowie Art. 13 ff. der eidgenössischen Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009⁶

als Beschluss:

Der Kanton St.Gallen gewährt der Schweizerischen Südostbahn AG einen Investitionsbeitrag von Fr. 7'542'210.– zur Finanzierung technischer Verbesserungen für das Jahr 2015.

Nach Abzug der Gemeindebeiträge verbleibt ein Kredit von Fr. 3'771'105.–, welcher der Investitionsrechnung belastet und ab dem Jahr 2017 innert fünf Jahren abgeschrieben wird.

³ ABI 2014, ●●.

⁴ sGS 713.1.

⁵ SR 742.101.

⁶ SR 742.120.

Kantonsratsbeschluss über die Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Schweizerischen Südostbahn AG

Entwurf der Regierung vom 24. Juni 2014

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 24. Juni 2014⁷ Kenntnis genommen und erlässt

in Ergänzung des Grossratsbeschlusses über die Sanierung der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 19. Mai 1942⁸, des Grossratsbeschlusses über die Revision des Darlehensvertrages mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 24. Oktober 1951⁹ und des Grossratsbeschlusses über die Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 26. November 1979¹⁰ und des Grossratsbeschlusses über die Verlängerung des Darlehensvertrags mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 21. Februar 1990¹¹ sowie des Kantonsratsbeschlusses vom 26. April 2005¹²

als Beschluss:

1. Die Regierung wird ermächtigt, den Darlehensvertrag mit der Schweizerischen Südostbahn AG (vorher Bodensee-Toggenburg-Bahn) vom 6. März 1944 / 20. Mai 1952 / 27. April 1982 / 20. März 1990 / 22. Juni 2005 über 13,3 Mio. Franken (Stand Ende 2013) um höchstens zehn Jahre bis 31. Dezember 2024 zu verlängern.
2. Die Regierung wird ermächtigt, die Schweizerische Südostbahn AG im Rahmen der Verlängerung des Darlehens vom 6. März 1944 weiterhin zu jährlichen Teilrückzahlungen von Fr. 100'000.– zu verpflichten.

⁷ ABI 2014, ●●.

⁸ GS 17, 547.

⁹ ABI 1951, 819.

¹⁰ ProtGR 1976/80 Nr. 583/1.

¹¹ ProtGR 1988/92 Nr. 397/1.

¹² ABI 2005, 964.