

Sitzung vom 9. März 1994

720. Anfrage (Subventionen für Kieswerk Hüntwangen)

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 10. Januar 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Wie aus der Presse zu erfahren war, hat der Regierungsrat der Kieswerk Hüntwangen AG (Holderbank-Gruppe) an die anrechenbaren Kosten von Fr. 916000 für die Erweiterung des Verbindungsgleises im Bahnhof Hüntwangen-Wil eine Subvention von 40% zugesichert. Ausserdem wurde an die Kosten von 1,6 Millionen Franken für die Verbindungsgleisanlage zur Erschliessung Ghüst bis zur Wilerstrasse sowie an die Kosten von 3,37 Millionen Franken für die Aushubumschlag- und Wagenreinigungsanlage sowie das Gleis ab Wilerstrasse eine Subvention von 40% zugesichert (Gesamtkosten 8,6 Millionen Franken).

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Aus welchem Grund glaubt der Regierungsrat, das Kieswerk Hüntwangen AG mit Steuergeldern subventionieren zu müssen?
2. Bei der Teilrevision des kantonalen Richtplans (Gesamtkonzept Rafzerfeld) im letzten September haben Kantonsrat und Regierungsrat in ungewöhnlich grosszügiger Weise auf die Abschöpfung des Mehrwerts von 35000000 m Kies verzichtet. Durch die Nichtanwendung von Art. 5 des Bundesgesetzes über die Raumplanung haben die Kiesunternehmen dadurch ein Geschenk in der Grössenordnung von einigen hundert Millionen Franken erhalten. Wäre es nicht folgerichtig, die Kieswerke wenigstens ihre Transportinfrastruktur selber bezahlen zu lassen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, wird wie folgt beantwortet:

Art. 26 Abs. 2 der Kantonsverfassung verpflichtet den Staat zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn. Ausserdem sehen der kantonale Massnahmenplan Lufthygiene von 1990 und der dazugehörige Nachtrag von 1993 verschiedene Massnahmen vor, mit welchen eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erreicht werden soll.

Die Förderung des Güterverkehrs per Bahn drängt sich wegen der zu erreichenden lufthygienischen Ziele auf. Laut Erfolgskontrolle des Luft-Programms von 1993 wird der relative Anteil der schweren Motorwagen an den gesamten Stickoxidemissionen in den nächsten Jahren markant ansteigen, und der Schwerverkehr wird den absolut grössten Anteil an den Stickoxidemissionen verursachen. Dabei wird diese lufthygienisch ungünstige Entwicklung durch den gegenwärtig harten Preiskampf auf der Strasse und der damit verbundenen Verminderung der Konkurrenzfähigkeit der Bahn noch verstärkt, denn grundsätzlich steht es jedem Unternehmer frei, welches Transportmittel er wählen will, und in der Regel werden finanzielle Überlegungen den Entscheid beeinflussen. Da die liberale Prägung des Strassengüterverkehrs in der Schweiz ordnungspolitische Eingriffe des Kantons zur direkten Lenkung des Wettbewerbs ausschliesst, ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn durch andere Massnahmen zu fördern.

Eine dieser Massnahmen ist die Gewährung finanzieller Hilfen in Form von Beiträgen an Anschlussgleise, Güterumschlaganlagen und die Förderung neuer Transporttechniken. Mit Beschluss des Kantonsrates vom 21. Januar 1991 wurde diese Massnahme mittels Gewährung eines Rahmenkredits in der Höhe von 15,5 Millionen Franken für die Jahre 1991-1993

in einer ersten Periode umgesetzt. Dem Regierungsrat wurde der Entscheid über die Aufteilung in einzelne Objektkredite und die Regelung der Einzelheiten der Beitragsgewährung übertragen. In der Folge hat der Regierungsrat 1991 und 1992 die Richtlinien für die Ausrichtung von Subventionen an private Anschlussgleise und dazugehörige Umschlageneinrichtungen festgelegt.

Ziel der Finanzhilfen des Rahmenkredits ist die Schaffung eines Anreizes für private Unternehmen, ihre Güter trotz relativ hoher Investitions- und Betriebskosten per Bahn zu transportieren. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein entsprechender Entscheid einer Unternehmung nicht in erster Linie von der eigenen Prosperität abhängt, sondern davon, ob der Anreiz für den Transport auf der Schiene genügend attraktiv ist. Aus diesem Grund kann eine gesunde wirtschaftliche Lage eines Betriebs bei der Ausrichtung von Subventionen kein Kriterium sein, oder bestenfalls ein positives: Je gesünder ein Unternehmen ist, desto sicherer sind auch die Investitionen. Subventionen an Anschlussgleise und Umschlaganlagen sollen also nicht das wirtschaftliche Überleben einer Unternehmung garantieren oder ein Unternehmen wirtschaftlich besser stellen, sondern sie sollen und können nur auf die Bereitschaft eines Unternehmers, seine Transporte freiwillig über die Bahn abzuwickeln, einwirken. Solche Beitragsleistungen stehen daher hauptsächlich im Dienste der Allgemeinheit, denn wenn die entsprechende Finanzhilfe erheblich zur Verminderung von Strassentransporten und damit der Umweltbelastung beiträgt, besteht auch ein öffentliches Interesse an solchen Investitionen. Und dieser Anforderung werden jene Anschlussgleise, über welche grosse Güteraufkommen im Ganzzugsverkehr abgewickelt werden können, in hohem Masse gerecht. Dabei sind Kies- und Aushubtransporte besonders hervorzuheben, weil sie zum einen diese Voraussetzungen erfüllen und die Bahn zum andern trotz der verhältnismässig kurzen Distanzen eine relativ starke Marktstellung innehat. Kantonale Massnahmen zur Förderung des Bahntransportes in diesem Bereich sind daher besonders wirkungsvoll. Ein ähnlich grosses öffentliches Interesse besteht an der Unterstützung von Umschlageneinrichtungen, weil durch die gezielte Nutzung der unterschiedlichen spezifischen Eigenschaften von Bahn und Strasse der kombinierte Verkehr zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

Zu erwähnen bleibt, dass sowohl das Verbindungsgleis im Bahnhof Hüntwangen-Wil wie auch die Gleis- und Umschlaganlage Ghürst sämtliche Voraussetzungen, die der Regierungsrat in den Richtlinien zur Beitragsgewährung gestellt hat, erfüllen. Künftig sollen über das Verbindungsgleis jährlich rund 2 Millionen Tonnen, über die Anlage Ghürst rund 550000 t transportiert werden, was rund 8000 t bzw. 2200 t pro Arbeitstag entspricht. Die Gesamtkosten für das Verbindungsgleis und die Aushubumschlaganlage Ghürst betragen nicht - wie in der Anfrage wiedergegeben - 8,6 Millionen Franken, sondern 16 Millionen Franken. Von den Gesamtkosten zu unterscheiden sind die für die Subventionsausrichtung massgebenden Kosten. Als Grundlage für die kantonalen Subventionssätze dienen die vom Bundesamt für Verkehr als anrechenbar ermittelten Kosten, vermindert um die Beiträge Dritter. Als nicht anrechenbare Kosten gelten beispielsweise der Aufwand für Grundstücke und Rechte sowie vorliegend die Kosten für drei Unterführungen: Es werden lediglich die Kosten für entsprechende Niveauübergänge angerechnet. Als Beiträge Dritter sind hauptsächlich die Leistungen von Bund und SBB einzustufen. Konkret bedeutet dies, dass von den Gesamtkosten von 16 Millionen Franken knapp 6,15 Millionen Franken als Grundlage für die kantonale Subventionsberechnung berücksichtigt werden, was zu einer kantonalen Beitragszusicherung von rund 2,45 Millionen Franken geführt hat, welche 13% der Gesamtkosten entsprechen. Neben dem Kanton haben der Bund 4,62 Millionen Franken und die SBB Fr. 550000 zugesichert, so dass sich der Anteil der Kieswerk Hüntwangen AG auf rund 8,38 Millionen Franken oder 52,4% der Gesamtkosten beläuft.

Wenn der Kanton seinerzeit tatsächlich auf die Mehrwertabschöpfung verzichtet hat, so ist dies als Willensäusserung und damit als gewollte Nichtabschöpfung zu verstehen. Es wäre daher äusserst stossend, wenn diese Willenserklärung durch Massnahmen in anderen Bereichen ausgehöhlt oder umgangen würde, und ein Subventionsverzicht käme einer solchen Umgehung gleich. Hinzu kommt, dass die Ausrichtung von Subventionen an Anschlussgleise und Umschlaganlagen, wie erwähnt, der Förderung der Bereitschaft des Un-

ternehmers zum Gütertransport per Bahn dient und daher mit einer allfälligen Mehrwertabschöpfung in keinem erkennbaren Zusammenhang steht.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 9. März 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller