

Antrag des Regierungsrates vom 26. Januar 2005

4235

**Beschluss des Kantonsrates
über einen Investitionsbeitrag an die Schweizerische
Südostbahn AG; 6. Vereinbarung**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 26. Januar 2005,

beschliesst:

I. Für den Einbau des Betriebsleitsystems Iltis Süd, den Ersatz des Stellwerks Einsiedeln und den Bau des Technikgebäudes in Biberbrugg wird der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB AG) ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 3 173 600 (Kostendach) zu Lasten des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs bewilligt.

II. Mit der SOB AG, dem Bund und den Kantonen Schwyz und St. Gallen wird eine Vereinbarung über diese Investitionsbeiträge abgeschlossen.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen und die Zahlungen nach Massgabe des Baufortschritts und der Vereinbarung zu Lasten des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs auszuführen.

IV. Dispositiv Ziffer I dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

1. Ausgangslage

1.1 Beitragsgesuch der SOB AG

2001 fusionierten die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und die Schweizerische Südostbahn (SOB) zur Schweizerischen Südostbahn AG (SOB AG). Die SOB AG ist an der Verbindung St. Gallen–Arth-Goldau mit verschiedenen Abschnitten mehrheitlich beteiligt. Diese Strecke ist Bestandteil der NEAT-Zufahrtsstrecken und soll im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels in mehreren Bereichen angepasst werden. Die auf Doppelspur ausgebauten Abschnitte Degersheim–Waldbach sowie Pfäffikon (SZ)–Hurden konnten bereits dem Betrieb übergeben werden. Vorgesehen sind weitere Doppelspurabschnitte zwischen Pfäffikon (SZ) und Freienbach, Hurden und Seedamm sowie bei Sattel. Sie dienen in erster Linie der Fahrplanstabilität bei verkürzten Fahrzeiten und werden aus NEAT-Mitteln finanziert.

Das Streckennetz der SOB AG wird in Anlehnung an die Vorgängerbahnen in ein «Ostnetz» und ein «Südnetz» unterteilt. Im Hinblick auf die Einreihung als NEAT-Zufahrtsstrecke leitete die ehemalige BT im Ostnetz die Projektierung eines «Integralen Leit- und Informationssystems» (Iltis) ein. Dieses Betriebsleitsystem soll neu auch auf das Südnetz ausgedehnt werden. Die Investitionstätigkeit der SOB AG wird weiterhin entsprechend den Vorgängerbahnen getrennt finanziert. Für den Bereich «Südostbahn Ost» sind die Kantone St. Gallen, Appenzell A.-Rh. und Thurgau zuständig. Die Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich beteiligen sich an der Finanzierung von Investitionsvorhaben für die Strecken der «Südostbahn Süd».

Mit Schreiben vom 7. November 2003 ersuchte die SOB AG das Bundesamt für Verkehr (BAV) um einen Investitionsbeitrag von 16,3 Mio. Franken nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101). Mit diesem Betrag sollen neben dem Anschluss des Südnetzes an das Integrale Leit- und Informationssystem (Iltis) der Ersatz des Stellwerkes in Einsiedeln und der Bau des Technikgebäudes Biberbrugg verwirklicht werden. Das vorliegende Gesuch betrifft das Streckennetz «Südostbahn Süd» und ist somit vom Bund und den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Zürich zu finanzieren.

1.2 Rechtsgrundlagen

Art. 56 EBG ermöglicht dem Bund, Beiträge sowie verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen an Transportunternehmungen zu gewähren. Die Beiträge werden verwendet, um Anlagen bzw. Einrichtungen zu erstellen oder zu ergänzen sowie Fahrzeuge zu beschaffen. Durch die Investitionen sollen die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit oder die Sicherheit eines Betriebes wesentlich erhöht werden. Investitionen für technische Verbesserungen setzen gemäss Art. 60 EBG die Mitwirkung der Kantone voraus.

Für Beiträge nach Art. 56 EBG hat der Bund entsprechende Rahmenkredite gesprochen. Die ehemalige SOB und die ehemalige BT erhielten im Rahmen verschiedener Vereinbarungen bisher Investitionsbeiträge von rund 391 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons Zürich betrug dabei 34 Mio. Franken.

Aus dem laufenden 8. Rahmenkredit des Bundes standen der ehemaligen SOB 79 Mio. Franken zur Verfügung. Die innerhalb dieses Kredites abgeschlossenen Vereinbarungen mit der ehemaligen SOB und der neuen SOB AG weisen eine Höhe von 62,6 Mio. Franken auf. Der SOB AG verbleiben somit im Perimeter der ehemaligen SOB noch rund 16,4 Mio. Franken zur weiteren Verwendung.

Das BAV hat das Gesuch eingehend geprüft und kommt zum Schluss, dass die Voraussetzungen für Investitionsbeiträge an die SOB AG erfüllt sind.

2. Die 6. Vereinbarung

2.1 Investitionsprogramm der SOB AG

Die aus dem 8. Rahmenkredit des Bundes verbleibenden 16,4 Mio. Franken waren ursprünglich für den Ausbau und die Sanierung des Bahnhofs Biberbrugg vorgesehen. Nach der Fusion hat die SOB AG die Prioritäten neu gesetzt. Die Investitionspolitik der SOB AG konzentriert sich in erster Linie auf die Bereiche Sicherheit, Erneuerungsarbeiten, Modernisierung von Anlagen, Rationalisierung und Kundennutzen. Die geplanten Vorhaben Betriebsleitsystem Iltis Süd, Stellwerk Einsiedeln und der Bau des Technikgebäudes Biberbrugg sind im Zusammenhang mit diesen Schwerpunkten zu sehen. Sie werden gegenüber dem Ausbau des Bahnhofs Biberbrugg vorgezogen.

Der weitere Um- und Ausbau des Bahnhofes Biberbrugg soll später erfolgen. Er wird voraussichtlich in den Zeitraum der Umsetzung der Bahnreform II fallen. Im Rahmen dieser Reform wird die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu geregelt. Voraussichtlich werden sich dann die Kantone nicht mehr an der Finanzierung der Infrastruktur im Perimeter der SOB AG beteiligen müssen.

2.2 Mittelverwendung

Laut Art. 33 der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (ADVF, SR 742.101.1) schliessen der Bund, die beteiligten Kantone und die Transportunternehmung eine Investitionsvereinbarung ab. Darin legen sie Art und Umfang der Finanzhilfen und die damit verbundenen Auflagen fest.

Gestützt auf diese Bestimmung soll innerhalb des 8. Rahmenkredits des Bundes zwischen dem Bund, den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Zürich und der SOB AG eine 6. Vereinbarung abgeschlossen werden. Sie umfasst ein Investitionsvolumen von 16,3 Mio. Franken. Diese Mittel werden wie folgt verwendet:

	Fr.
1. Iltis Süd: Betriebsleitsystem, Kabelersatz, Kabelkanäle	10 000 000
2. Stellwerkersatz Einsiedeln: Neue Stellwerkanlage	6 000 000
3. Technikgebäude Biberbrugg: Erstellungskosten, Anpassungsarbeiten	300 000
Total	16 300 000

2.3 Projekt Betriebsleitsystem Iltis Süd

Die Projektierung des Betriebsleitsystems Iltis im Ostnetz der SOB AG wurde noch von der BT eingeleitet. Seit Sommer 2004 wird die Strecke Romanshorn–Lichtensteig zentral von Herisau ferngesteuert. Demgegenüber wird die Fernsteuerung im Südnetz der SOB AG noch ab drei Standorten bedient. Im Anschluss an die Fusion wurde deshalb die Integration der Südstrecken in die Betriebs- und Fernsteuerzentrale Herisau in Angriff genommen. Neu sollen die Standorte Samstager, Biberbrugg und Einsiedeln in die Gesamtfernsteuerung integriert werden, damit der gesamte Betrieb wahlweise ab Herisau oder Samstager gesteuert werden kann. Die 6. Vereinbarung ermöglicht den Anschluss aller SOB-Bahnhöfe des Südnetzes an das Betriebsleitsystem Iltis.

Das Betriebsleitsystem Iltis macht die manuelle Bedienung von stationären Sicherheitseinrichtungen überflüssig. An Stelle der Stellwerke treten Bildschirme, mit deren Hilfe das betriebliche Geschehen von einem einzigen Standort aus beobachtet, gesteuert und beeinflusst werden kann. Alle Sicherungsanlagen der Stationen sind in das System integriert.

Die Hardware- und die Software-Ausrüstung beruht auf dem Grundkonzept Iltis. Es werden ausschliesslich allgemein erhältliche Geräte eingesetzt, sodass bei der Beschaffung und bei Erweiterungen die jeweils neueste Technik eingesetzt werden kann. Bei Ausfall eines Rechners übernehmen automatisch die anderen Rechner im System dessen Funktion.

2.4 Stellwerk Einsiedeln

Einsiedeln ist nach Herisau der bedeutendste Binnenbahnhof der SOB AG. An Wochentagen verkehren dort rund 140 Züge, einschliesslich Güter- und Dienstzüge. Von Montag bis Freitag kommen täglich 50 bis 60 Rangierfahrten hinzu, die am Stellwerk von Hand eingestellt werden müssen. Das 1975 in Betrieb genommene Stellwerk ist veraltet und störungsanfällig, weshalb ein Ersatz dringend notwendig ist. Die Lieferfirma hat ihre Dienstleistungen aufgekündigt, und Ersatzteile sind zum Teil nicht mehr erhältlich. Ein Umbau wäre zwar möglich, doch müssten die Umbaukosten von 1,9 Mio. Franken bei geringem Nutzen innerhalb weniger Jahre abgeschrieben werden. Sie lassen sich im Vergleich zu den damit erzielten Verbesserungen nicht vertreten.

Das überalterte System soll durch das elektronische Stellwerk SIMIS W abgelöst werden. SIMIS W ist europaweit verbreitet. Es handelt sich um eine universell einsetzbare Stellwerkplattform, die sich verhältnismässig einfach an die besonderen Anforderungen eines bestimmten Landes anpassen lässt. Die Bedienung des Stellwerks erfolgt weitgehend im Fernbetrieb. Die Regelung des Zugverkehrs im Normalbetrieb wird in der Betriebsleitzentrale Herisau oder in Samstagen vorgenommen. SIMIS W verfügt über einen Arbeitsplatz für die Bedienung und Wartung des Systems in Einsiedeln, der als vollwertige Rückfallebene eingesetzt werden kann.

Ein baugleiches Stellwerk ist in Biberbrugg im Rahmen des Projekts Um- und Ausbau Bahnhof Biberbrugg, II. Etappe, vorgesehen. Auch die SBB wollen ihr System SIMIS C durch SIMIS W ablösen. In Zusammenarbeit mit den SBB läuft gegenwärtig ein Entwicklungsprojekt zur Definition der landesspezifischen Stellwerklogik.

2.5 Technikgebäude Biberbrugg

Der Relaisraum der Sicherungsanlagen befindet sich im bereits erstellten Technikgebäude in Biberbrugg. Das Gebäude musste auf Grund der Rahmenbedingungen schon vor Inangriffnahme des Betriebsleitsystems Iltis Süd gebaut werden.

2.6 Wirtschaftlichkeit

Die ehemalige SOB hat im Bereich Sicherungsanlagen schon früh Rationalisierungsmassnahmen umgesetzt. Das Betriebsleitsystem Iltis ist ein weiterer Rationalisierungsschritt mit positiven Auswirkungen auf die Sicherheit der Reisenden und die Effizienz der Betriebsabläufe. Nach Schätzungen der Geschäftsleitung der SOB AG können durch die Konzentration auf einen bzw. zwei Fernsteuerstandorte im Bereich Betriebsführung SOB-Süd fünf Arbeitsplätze eingespart werden. Eine Präsenz zu den wichtigsten Verkehrszeiten ist faktisch nur noch in Einsiedeln und Samstagern notwendig. Die jährlichen Einsparungen bei den Lohnkosten betragen rund Fr. 500 000. Die Betriebskosten werden dadurch allerdings nur unwesentlich beeinflusst, weil die Einsparungen, gemessen an einer Lebensdauer von Iltis von 20 bis 25 Jahren, ungefähr der Amortisationsrate für die Investitionskosten von 10 Mio. Franken entsprechen. Der Abschreibungssatz für die Sicherungsanlagen beträgt 4 bis 5%.

Zinskosten entstehen keine, da es sich bei den Investitionsbeiträgen um zinslose Darlehen handelt. Nach heutigem Wissensstand dürften jährliche Betriebskosten von rund Fr. 115 000 für Verbindungsleitungen, Systemservice und Updates sowie für laufende Erneuerungen anfallen.

3. Finanzierung

3.1 Mittelherkunft

Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG sowie Investitionen für technische Verbesserungen gemäss Art. 60 EBG setzen die Mitwirkung der interessierten Kantone voraus. Auf Grund der heutigen Einreihung der Kantone gemäss Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltung und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV, SR 742.101.2) ergibt sich folgende Verteilung auf die vier Partner:

		Fr.
Bund	26,12%	4 257 600
Kanton Schwyz	51,20%	8 345 600
Kanton Zürich	19,47%	3 173 600
Kanton St. Gallen	3,21%	523 200
Total	100,00%	16 300 000

Der Betrag ist als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen ausgestaltet. Das BAV bestimmt, ob und in welchem Umfang eine Rückzahlung aus nicht reinvestierten Abschreibungsmitteln und/oder Betriebsgewinn erfolgt. Der vereinbarte Betrag gilt als Kostendach. Sowohl teuerungs- als auch projektbedingte Mehrkosten, die über das Kostendach hinaus gehen, müssen innerhalb des Projektes kompensiert oder anderweitig finanziert werden.

Der Beitrag des Kantons Zürich stützt sich auf §§ 8 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1998 (PVG; LS 740.1). Die Beträge sind dem Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu belasten. Die Anteile des Kantons Zürich sind im Voranschlag 2005 sowie im KEF 2005–2008 enthalten.

Die 6. Vereinbarung zwischen dem Bund, den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Zürich und der SOB AG wird nach allseitiger Kreditbewilligung unterzeichnet.

3.2 Folgekosten für den Kanton Zürich

Die Kapitalfolgekosten für Ausgaben zu Lasten des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs werden mit pauschal 10% oder Fr. 317 360 pro Jahr berechnet.

4. Schlussbemerkungen

Die vollständige Integration der Süd-Strecken der SOB AG in das künftige Betriebsleitzentrum Herisau ist eine betrieblich und betriebswirtschaftlich sinnvolle Investition. Es handelt sich um eine notwendige Erneuerung, die gleichzeitig eine zeitgemässe Rationalisierung der bestehenden Stellwerke im Südnetz der SOB ermöglicht. Die Betriebsleitung erhält neu eine Übersicht über das gesamte Streckennetz, was insbesondere im Störfall eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit bewirkt. Mit der 6. Vereinbarung zwischen dem Bund,

den Kantonen Schwyz, St. Gallen und Zürich und der SOB AG wird ein Vorhaben unterstützt, das Rationalisierungspotenziale ausschöpft, die Effizienz der Betriebsabläufe erhöht und sich positiv auf die Sicherheit der Reisenden auswirkt. Für den Kanton Zürich und die Pendlerverbindung S 13 (Einsiedeln–Wädenswil) ist eine erhöhte Betriebsstabilität zu erwarten.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, dem Kredit zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Jeker

Der Staatsschreiber:
Husi