

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 23. Dezember 2009

2129. Schweizerische Südostbahn AG (Staatsbeitrag an Infrastrukturprojekte; Objektvereinbarungen, Investitionsbeiträge)

1. Ausgangslage

Gemäss Art. 56 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) kann der Bund Beiträge sowie verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen an Transportunternehmen für die Erstellung von Anlagen und Einrichtungen gewähren. Durch die Investitionen sollen die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit oder die Sicherheit der Transportunternehmen wesentlich verbessert werden. Die Gewährung von Bundesbeiträgen oder Darlehen an Investitionen für technische Verbesserungen setzt gemäss Art. 60 EBG die Mitwirkung der Kantone voraus.

2001 fusionierten die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und die Schweizerische Südostbahn (SOB) zur Schweizerischen Südostbahn AG (SOB AG). Auch nach der Fusion wird das Streckennetz der SOB AG in Anlehnung an die Vorgängerbahnen in ein «Ostnetz» und ein «Südnetz» unterteilt, deren Investitionstätigkeit weiterhin getrennt entsprechend den Vorgängerbahnen finanziert wird. Für den Bereich «Südostbahn Ost» sind die Kantone St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Thurgau zuständig. Die Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich beteiligen sich an der Finanzierung von Investitionsvorhaben für die Strecken der «Südostbahn Süd».

Beiträge nach Art. 56 EBG wickelt der Bund über Rahmenkredite ab. Für die SOB AG bzw. ihre Vorgängerbahnen hat der Bund bisher insgesamt acht Rahmenkredite bewilligt. Die Anteile des Kantons Zürich und der anderen Kantone wurden in verschiedenen Vereinbarungen geregelt. Auf den 1. Januar 2007 wurde der achte durch den neunten Rahmenkredit abgelöst.

2. 9. Rahmenkredit

Mit dem 9. Rahmenkredit für die Jahre 2007–2010 hat der Bund die Methode der Finanzierung ab 2007 geändert, indem er von der bisherigen Objektfinanzierung zu einer zeitbezogenen Programmfinanzierung übergegangen ist. Er finanziert nicht mehr einzelne Projekte, sondern ganze Investitionsprogramme. Den Unternehmen werden die fehlenden Mittel aus ungedeckter Finanzierung mittels jährlicher Programmvereinbarungen zur Verfügung gestellt.

Der Kanton Schwyz und der Kanton Zürich halten demgegenüber aufgrund der kantonalen Gesetzgebung vorderhand an der Objektfinanzierung fest. Für den Südteil schliesst sich der Kanton St. Gallen dieser Objektfinanzierung an, weil eine Vermischung von Objekt- und Programmfinanzierung in der Praxis kaum zu handhaben ist. Demzufolge muss die SOB AG für die Investitionen für den Südteil eine Programmfinanzierung mit dem Bund vereinbaren und mit den Kantonen Vereinbarungen für einzelne Projekte abschliessen. Damit ist der Bund im Gegensatz zu früher, wo er jeweils die Federführung übernahm, nicht mehr Vertragspartner bei einer abzuschliessenden Vereinbarung.

Die SOB AG hat für 2010–2013 einen Mittelbedarf für sämtliche Infrastrukturinvestitionen für den Südteil im Gesamtbetrag von rund 74 Mio. Franken angemeldet. Davon sollen 1 Mio. Franken über Alp-Transit und 4,4 Mio. Franken über das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) finanziert werden. Von den verbleibenden 68,6 Mio. Franken kann die SOB voraussichtlich 26,9 Mio. Franken aus Abschreibungsmitteln decken. Die verbleibenden 41,7 Mio. Franken müssen vom Bund und den Kantonen Schwyz, Zürich und St. Gallen mit bedingt rückzahlbaren, zinslosen Darlehen gemäss Art. 56 EBG finanziert werden. Die Finanzierung des Bundes erfolgt aus den Mitteln des 9. Rahmenkredites.

Grössere Einzelobjekte im Investitionsprogramm, die bereits bewilligt sind und sich im Bau befinden, sind das Stellwerk Biberbrugg mit 6,8 Mio. Franken, die Erneuerung des Bahnhofs Biberbrugg mit Publikums-, Gleis- und Fahrleitungsanlagen für 23,3 Mio. Franken, das neue Betriebsgebäude in Samstagern mit 3,6 Mio. Franken und das Fahrleitungsfahrzeug Süd mit 3,4 Mio. Franken.

3. Projekte im Südteil des Streckennetzes

Bei den nachstehenden Projekten handelt es sich um Investitionen zur Verbesserung der Sicherheit und um Erneuerungsarbeiten, die der langfristigen Substanzerhaltung der Bahn dienen.

3.1 Ersatz von elf Weichen in Samstagen

Im Bahnhof Samstagen treffen sich die beiden Linien Wädenswil–Einsiedeln und Rapperswil–Arth Goldau. Der Bahnhof wird heute neben einzelnen Gütertransporten zur Hauptsache durch die S13 Wädenswil–Einsiedeln, die S40 Rapperswil–Einsiedeln und den Voralpen-Express beansprucht. Neben der Abwicklung des täglichen Zugverkehrs hat der Bahnhof Samstagen auch eine zentrale Bedeutung als Standort für den Rollmaterialunterhalt. Die letzte Erneuerung für die sechs Nebenweichen in den Depotgleisen erfolgte 1978. Vier Weichen in

den Hauptgleisen wurden 1986 und eine Weiche 1990 letztmals ersetzt. Aufgrund der hohen Beanspruchung und des fortgeschrittenen Alters der Weichen müssen sie erneuert werden.

Um der hohen Belastung standzuhalten, werden die fünf Weichen in den Hauptgleisen neu mit Betonschwellen und Schienen des Typs UIC 54E2 ausgeführt. Gleichzeitig wird die Foundationsschicht auf 30 cm verstärkt, das Schotterbett vollständig erneuert und die Gleisanlage lückenlos verschweisst. Die sechs Nebenweichen in den Depotgleisen werden mit Holzschwellen und Schienen des Typs UIC 46E1 ausgeführt. Hier wird nur das Schotterbett erneuert und die Gleisanlage wird verschweisst. Der Kostenvoranschlag rechnet mit folgenden Kosten:

	in Franken
Ersatz fünf Weichen in Hauptgleisen	1 200 000
Ersatz sechs Weichen in Nebengleisen	900 000
Total (ohne MWSt)	2 100 000

Von diesem Betrag sollen Fr. 1 890 000 oder rund 90% über ein bedingt rückzahlbares, zinsloses Darlehen nach Art. 56 EBG finanziert werden. Den Rest finanziert die SOB AG aus Abschreibungsmitteln.

Die Investitionskosten verteilen sich auf 2010–2013. Als Folgekosten fallen jährliche Abschreibungen von rund Fr. 84 000 an. Die künftigen Unterhaltskosten dürften tiefer ausfallen. Die Einsparungen sind schwierig zu beziffern, gleichen aber erfahrungsgemäss die zusätzlichen Abschreibungen nicht aus.

3.2 Oberbauerneuerung Freienbach–Wollerau, Gleis 2 in Wollerau sowie Ersatz Weiche 5 in Wollerau

Die zu erneuernden Abschnitte sind Teile der Strecke Rapperswil–Arth Goldau. Sie werden heute neben einzelnen Gütertransporten zur Hauptsache durch die S 40 und den Voralpen-Express beansprucht. An Werktagen halten 78 planmässige Züge im Bahnhof Wollerau. Die bestehenden Oberbaumaterialien, bestehend aus Schienen, Schwellen und Schotter, haben ihr Nutzungsende erreicht und müssen ersetzt werden. Die letzte Erneuerung datiert aus dem Jahr 1984. Es fehlt insbesondere eine durchgehend entwässerte Foundationsschicht, was die korrekte Gleislage beeinträchtigt und in den letzten Jahren zu einem erhöhten Unterhaltsaufwand führte.

Das Projekt umfasst den Ersatz einer Weiche im Bahnhof Wollerau und insgesamt 384 m Strecken- und Bahnhofsgleise. Gleichzeitig wird eine 30 cm starke und entwässerte Foundationsschicht eingebaut. Der neue Gleisrost setzt sich aus Holzschwellen und Schienen des Typs UIC 54E2 zusammen. Das Schotterbett wird vollständig erneuert und die neue Gleisanlage lückenlos verschweisst. Der Kostenvoranschlag weist folgende Kosten aus:

	in Franken
Oberbauerneuerung zwischen Freienbach und Wollerau	240 000
Oberbauerneuerung in Wollerau	324 000
Ersatz Weiche 5 in Wollerau	300 000
Total (ohne MWSt)	864 000

Von diesem Betrag sollen ebenfalls 90% (Fr. 777 600) über ein bedingt rückzahlbares, zinsloses Darlehen nach Art. 56 EBG finanziert werden. Den Rest finanziert die SOB AG aus Abschreibungsmitteln.

Die Investitionskosten fallen 2010 an. Die jährlichen Abschreibungen betragen Fr. 34 560. Durch die Erneuerung dürfte der Unterhaltsaufwand tiefer ausfallen als bisher, wobei die Einsparungen schwierig zu beziffern sind. Sie gleichen aber erfahrungsgemäss die zusätzlichen Abschreibungen nicht aus.

3.3 Sicherheitsmassnahmen ETCS Level 1

Die Anlagen der SOB sind heute mit der Zugsicherung Signum ausgerüstet, die künftig nicht mehr alle Funktionalitäten bezüglich der geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllt. Mit der Migration der heutigen Zugsicherung auf den Standard ETCS-EUROZUB wird die Kompatibilität der Bahnsicherungsanlagen zum Normalspurnetz der Schweiz und dem europäischen Schienennetz gewährleistet. Dadurch ist der Netzzugang mit allen Fahrzeugen möglich. Zusätzlich wird ein höherer Sicherheitsstandard erreicht. Die heutige Zugsicherung Signum wird zurückgebaut und vollständig durch die neue Anlage ersetzt. Das vorliegende Gesuch umfasst die Projektierung und Ausrüstung der Sicherungsanlagen auf den Strecken Wädenswil–Samstagern und Pfäffikon SZ–Altmatt. Der Kostenvoranschlag geht von folgenden Kosten aus:

	in Franken
Projektierung	400 000
Plangenehmigung	160 000
Ausführung Freienbach–Altmatt	1 725 000
Rückbau alte Zugsicherung	338 000
Total (ohne MWSt)	2 623 000

Fr. 2 360 700 oder rund 90% des Totalbetrags sollen über ein bedingt rückzahlbares, zinsloses Darlehen nach Art. 56 EBG finanziert werden. Den restlichen Betrag finanziert die SOB AG aus Abschreibungsmitteln.

Die Investitionskosten verteilen sich auf 2010–2014. Als Folgekosten fallen jährliche Abschreibungen von rund Fr. 131 000 an. Die Unterhaltskosten fallen mit rund Fr. 120 000 gleich hoch aus wie heute.

3.4 Umbau auf die N-Fahrleitung zwischen Steinerberg und Altmatt

Die bestehende alte Fahrleitung zwischen Steinerberg und Altmatt wurde im Jahr 1984 als sogenannte windschiefe Fahrleitung angepasst. Neben dem Alter führt auch die Windempfindlichkeit immer wieder zu Störungen. Dieser Fahrleitungstyp wird seit längerer Zeit nicht mehr gebaut. Der Umbau auf den Standardbautyp N-Fahrleitung auf der windexponierten Bergstrecke Steinerberg–Altmatt beseitigt eine wesentliche Schwäche der Stromabnahme der SOB-Züge und behebt viele Schwierigkeiten bezüglich Statik, Unterhalt und Richten der Anlage. Das vorliegende Gesuch umfasst die Projektierung und den Umbau der Fahrleitung Steinerberg–Altmatt auf eine nachgespannte Fahrleitung nach Normtyp SBB-N, als Fortsetzung der bereits erfolgten Erneuerung Arth-Goldau–Steinerberg. Die Kosten gemäss Voranschlag betragen:

	in Franken
Projektierung und Bauleitung	590 000
Fundamente	1 040 000
Montage	2 630 000
Material	1 990 000
Schienenrückleiter, Erdungen, Provisorien, Sicherheit, Kabel	750 000
Total (ohne MWSt)	7 000 000

Von diesem Betrag sollen 90% (Fr. 6 300 000) über ein bedingt rückzahlbares, zinsloses Darlehen nach Art. 56 EBG finanziert werden. Den Rest finanziert die SOB AG aus Abschreibungsmitteln.

Die Investitionskosten fallen 2010–2014 an. Hinzu kommen Folgekosten (jährliche Abschreibungen) von rund Fr. 210 000. Die jährlichen Unterhaltskosten verringern sich auf Fr. 120 000 gegenüber Fr. 180 000 im heutigen Zeitpunkt.

4. Finanzierung

Investitionsbeiträge des Bundes nach Art. 56 EBG sowie Investitionen für technische Verbesserungen gemäss Art. 60 EBG setzen die Mitwirkung der Kantone voraus. Aufgrund der seit Langem unter den Kantonen bestehenden Kostenaufteilung bei Investitionen im Südteil sowie 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 für die vier Projekte folgende Verteilung der Lasten auf die vier beteiligten Partner:

4.1 Ersatz von elf Weichen in Samstagern:

	in Franken
Bund 42,18%	797 164
Kanton Schwyz 37,84%	715 214
Kanton St. Gallen 2,86%	54 054
Kanton Zürich 17,12%	323 568
Total	1 890 000

*4.2 Oberbauerneuerung Freienbach–Wollerau,
Gleis 2 in Wollerau sowie Ersatz Weiche 5 in Wollerau:*

	in Franken
Bund 42,18%	327 976
Kanton Schwyz 37,84%	294 260
Kanton St. Gallen 2,86%	22 239
Kanton Zürich 17,12%	133 125
Total	777 600

4.3 Sicherheitsmassnahmen ETCS Level 1:

	in Franken
Bund 42,18%	995 696
Kanton Schwyz 37,84%	893 336
Kanton St. Gallen 2,86%	67 516
Kanton Zürich 17,12%	404 152
Total	2 360 700

4.4 Umbau auf die N-Fahrleitung zwischen Steinerberg und Altmatt:

	in Franken
Bund 42,18%	2 657 214
Kanton Schwyz 37,84%	2 384 046
Kanton St. Gallen 2,86%	180 180
Kanton Zürich 17,12%	1 078 560
Total	6 300 000

Die Anteile des Kantons Zürich an die vier Projekte betragen insgesamt Fr. 1 939 405 und sind als zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen auszurichten. Die vereinbarten Beträge gelten jeweils als Kostendach. Sowohl teurerungs- als auch projektbedingte Mehrkosten, die über das Kostendach hinausgehen, müssen innerhalb der Projekte kompensiert oder mit den ordentlichen Abschreibungsmitteln finanziert werden. Die Beiträge stützen 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 genannten Anteile des Kantons Zürich sind im Budget 2010 sowie im KEF 2010–2013 enthalten. Die Investitionen werden zulasten des Verkehrsfonds über die Dauer von 25 Jahren abgeschrieben.

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat den obigen Krediten mit Beschluss Nr. 683/2009 am 23. Juni 2009 zugestimmt und der Kantonsrat genehmigte sie mit Beschluss vom 21. Oktober 2009. Der Kanton St. Gallen kann noch 2009 aufgrund seines Budgetkredits das Projekte für den Umbau auf N-Fahrleitungen Steinerberg–Altmatt bewilligen. Die drei anderen Projekte sind im Budget 2010 angemeldet und können Anfang 2010 genehmigt werden. Der Bund wird seine Anteile im Rahmen der jährlichen Programmvereinbarungen mit der SOB zusichern.

5. Investitionsvereinbarungen

Laut Art. 33 der Verordnung über die Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (ADFV; SR 742.101.1) schliessen Bund, die beteiligten Kantone und die Transportunternehmung eine Investitionsvereinbarung ab. Darin legen sie die Art und den Umfang der Finanzhilfen und die damit verbundenen Auflagen fest. Aufgrund der Programmfinanzierung seitens Bund wird dieser mit der SOB AG für die Jahre 2010 und darüber hinaus Programmvereinbarungen abschliessen, die seine Anteile an den obigen Projekten enthalten. Gestützt auf diese Vereinbarungen werden die Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich nach Vorliegen aller Kreditbeschlüsse ihrerseits die entsprechenden Vereinbarungen für die vier Projekte abschliessen.

Für den Kanton Zürich ist die Volkswirtschaftsdirektion zum Abschluss der Vereinbarungen zu ermächtigen. Die Unterzeichnung wird nach allseitiger Kreditbewilligung vorgenommen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die Projekte «Ersatz von elf Weichen in Samstagern», «Oberbauerneuerung Freienbach–Wollerau, Gleis 2 in Wollerau sowie Ersatz Weiche 5 in Wollerau», «Sicherheitsmassnahmen ETCS Level 1» und «Umbau auf die N-Fahrleitung zwischen Steinerberg und Altmatt» wird der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB AG) ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 1 939 405 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, bewilligt.

II. Mit der SOB AG und den Kantonen Schwyz und St. Gallen wird eine Vereinbarung über diesen Investitionsbeitrag abgeschlossen.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.

IV. Der Zürcher Verkehrsverbund wird ermächtigt, nach Abschluss der Vereinbarung die Zahlungen nach Massgabe des Baufortschritts und der Vereinbarung zulasten des Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs auszuführen.

V. Mitteilung an das Bundesamt für Verkehr, Sektion Schienennetz, 3003 Bern, das Baudepartement des Kantons Schwyz, Tiefbauamt / Abteilung öffentlicher Verkehr, Postfach 1251, 6431 Schwyz, das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen, sowie an die Finanzdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi