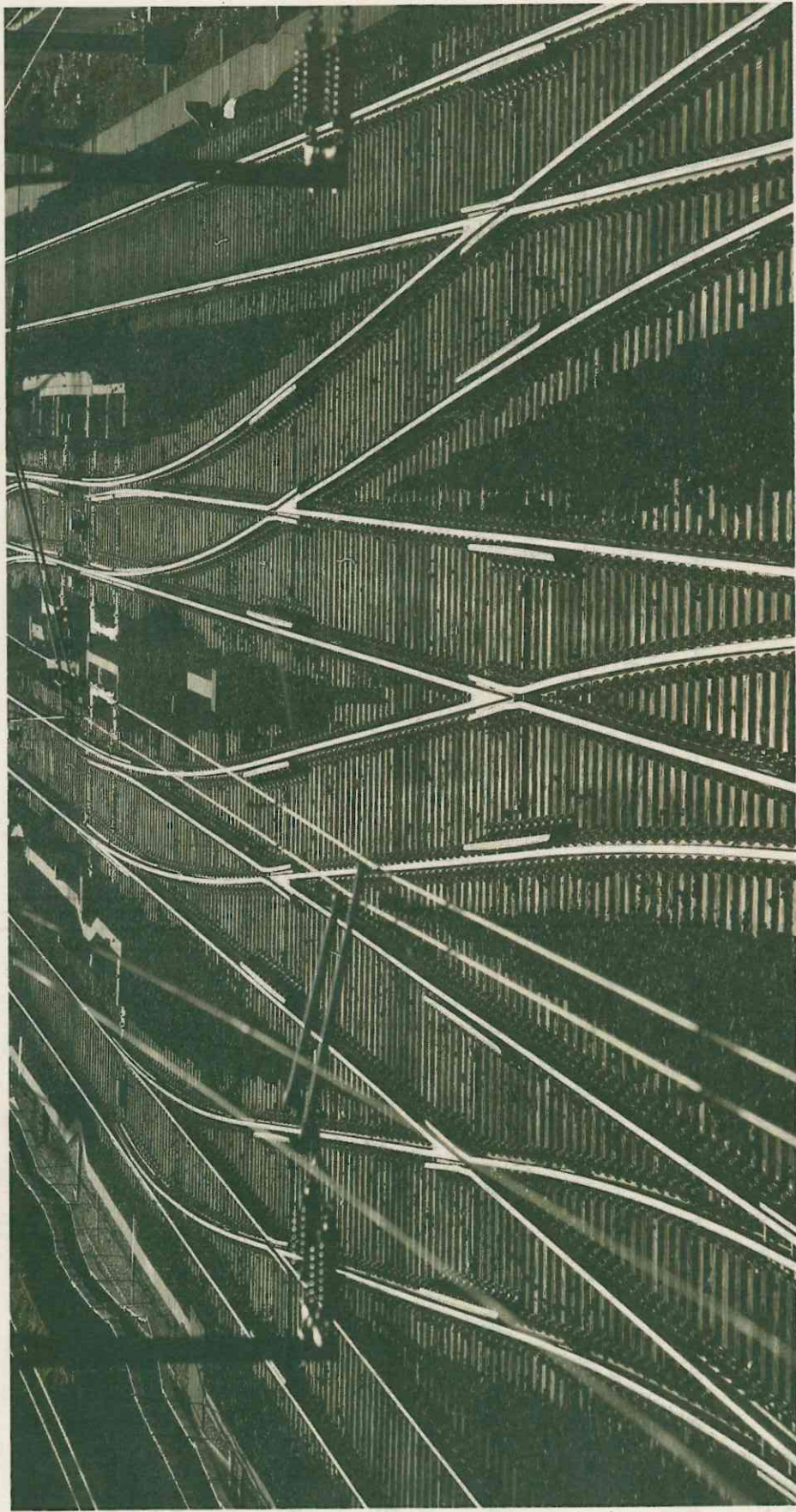


WZ/Ostschweiz 4.3.15



Die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist neu Sache des Bundes – mit der Option von kantonalen Zusatzwünschen und Vorfinanzierungen.

Bild: Hannes Thalmann

«Die Gemeinden tragen die Hälfte»

Das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr regelt die Finanzierungsmechanismen im Kanton St. Gallen. Projektleiterin **Maria Seelhofer** über Wachstumsszenarien, Gemeindeanteile, Bahninfrastruktur und -ausbauten.

CHRISTOPH ZWELI

Frau Seelhofer: Was ändert sich materiell mit dem neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton St. Gallen?

Maria Seelhofer: Im Kanton St. Gallen gab es bisher zwei Gesetze – mit dem neuen «Gesetz über den öffentlichen Verkehr» werden beide zusammengeführt. Es regelt primär die Finanzierungsmechanismen und -instrumente. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) ist neu Sache des Bundes. Die Kantone müssen nun jährlich eine Pauschale in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) leisten.

Wie hoch ist diese Pauschale im Kanton St. Gallen?

Seelhofer: Gesamtschweizerisch werden 500 Millionen Franken auf die 26 Kantone verteilt, wobei für den Verteilungsschlüssel das bestellte Angebot in Personen- und Zugskilometern massgebend ist. Der geschätzte Anteil des Kantons St. Gallen an den BIF-Fonds beträgt rund 34 Millionen Franken.

Im Thurgau drohen Mehrkosten von elf Millionen Franken, an die die Gemeinden einen Drittel beitragen müssen. Wie steht es im Kanton St. Gallen?

Seelhofer: Auch hier ist der BIF-Beitrag mit Mehrkosten verbunden – die Gemeinden steuern 50 Prozent oder maximal 17 Millionen Franken bei. Das sind rund sieben Millionen mehr als bisher. Die Nettomehrkosten für den Kanton werden etwas höher ausfallen, da die Abschreibungen auf die in den Vorjahren

Mit viel Verspätung ist die Bahn 2000 auch in St. Gallen angekommen.

gewährten Infrastrukturbeiträge an die S-Bahn St. Gallen und die Privatbahnen weiterlaufen.

Diese Mehrkosten stiessen den Gemeinden in der Vernehmlassung nicht sauer auf?

Seelhofer: Sie waren nicht gerade begeistert. Daher hat die Regierung jetzt diese Obergrenze definiert. Auch wenn die tatsächliche Einlage in den BIF-Fonds grösser wäre: Der Gemeindeanteil bleibt bei 17 Millionen.

Der Bund hat zu wenig Geld, wie der an sich beschlossene 60-Millionen-Ausbau auf der Strecke St. Gallen-Konstanz zeigt. Da ist der geplante Regio-Express auf der Kippe.

Seelhofer: Man muss unterscheiden – die Infrastruktur ist hier ausgebaut, aber das Angebot wackelt. Es ist dem Bund ein Anliegen, den regionalen Personenverkehr weiterzuentwickeln. Dafür wurden die Bundesmittel im Rahmen der sogenannten Kantonsquote in den letzten sieben Jahren um fast 25 Prozent erhöht. Trotzdem genügen diese Mittel nicht, um alle gewünschten Angebotsausbauten mitzufinanzieren. Deshalb muss der Bund die angemeldeten Wünsche priorisieren.

Den Betrieb des Regionalverkehrs finanzieren Bund und Kantone gemeinsam: Laufen die Kosten auch andersorts aus dem Ruder?

Seelhofer: Die Finanzierung der Infrastrukturvorhaben der Kantone wird neu auch stark priorisiert. Der Bund will frühzeitig wissen, wie sich die Betriebskosten aufgrund von neuen Angeboten auf dem geplanten Infrastrukturausbau entwickeln. Im Gegensatz zu den Investitionen in die bauliche Infrastruktur werden höhere Betriebskosten durch Taktverdichtungen, Zusatzangebote und Folgekosten aus neuem Rollmaterial nicht über den neuen BIF-Fonds, sondern aus der laufenden Rechnung von Bund und Kantonen finanziert. Diese müssen von

den Parlamenten jährlich bewilligt werden.

Beim Raumplanungsgesetz geben die Wachstumsszenarien viel zu reden. Welcher Ausbauhorizont liegt dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr zugrunde?

Seelhofer: Aktuell wird der Schienenverkehr für 2030 geplant. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr bildet die Zusammenarbeit der Akteure möglichst abstrakt ab, so dass das Gesetz auch über diesen Zeitpunkt hinaus Bestand haben dürfte. Angebotsausbauten werden nicht im Gesetz, sondern im Rahmen von Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) und im kantonalen ÖV-Programm alle fünf Jahre abgebildet. Das aktuelle ÖV-Programm läuft noch bis 2018.

Die neue S-Bahn St. Gallen, flächennässig die grösste S-Bahn der Schweiz, ist in Betrieb. Ende 2015 sollte der Vollknoten St. Gallen stehen. Stimmt der Zeitplan noch?

Seelhofer: Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie Zürich für den Fernverkehr und den Kapazitätsausbauten zwischen Zürich und Winterthur wird Ende Jahr der Intercity Genf-St. Gallen um 18 Minuten beschleunigt. Zudem wird der heutige Hinkektakt zwischen Wil und St. Gallen so-

wohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr durch einen exakten Halbstundentakt abgelöst. Der beschleunigte Intercity trifft in St. Gallen kurz nach der halben Stunde ein und stellt optimale Anschlüsse auf die S-Bahn ins Rheintal und ins Appenzellerland her. Mit über zehn Jahren Verspätung ist damit die Bahn 2000 auch in St. Gallen angekommen.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr kommt jetzt in die parlamentarische Beratung.

Wie sieht der weitere Fahrplan aus? **Seelhofer:** Die Kommissionsbestellung ist erfolgt. Die erste Lesung ist für die Junisession vorgesehen, die zweite für die Septembersonne. Dann ist eine 40-tägige Referendumsfrist angesetzt. Das Gesetz tritt per 1. Januar 2016 in Kraft.



Bild: pd

Maria Seelhofer
Projektleiterin Gesetz über den öffentlichen Verkehr