

Bericht und Antrag des Regierungsrats

vom 23. Oktober 2007 an den Landrat

betreffend Investitionsbeiträge an Infrastrukturvorhaben der Matterhorn Gotthard Bahn gemäss Artikel 56 Eisenbahngesetz

I. Einleitung

Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) ersucht den Bund und die Kantone Wallis, Graubünden und Uri um Investitionsbeiträge für Infrastrukturvorhaben gemäss Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterstützt dieses Gesuch und empfiehlt den beteiligten Kantonen Wallis, Graubünden und Uri die Mitfinanzierung gemäss Bundesgesetzgebung. Die finanziellen Mittel vom Bund werden mittels Bundesbeschluss vom 25. September 2006 (9. Rahmenkredit) zur Verfügung gestellt.

Basierend auf den gesetzlichen Grundlagen kann der Bund den konzessionierten Transportunternehmungen, welche für den allgemeinen Verkehr des Landes von erheblicher Bedeutung sind, Beiträge und Darlehen für technische Verbesserungen gewähren, sofern dadurch die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit oder Sicherheit des Betriebes wesentlich erhöht werden kann. Die im EBG vorgesehene Unterstützung des Bundes für Investitionen an Infrastrukturvorhaben setzt in jedem Fall die Mitwirkung und Finanzierung aller beteiligten Kantone (Wallis, Graubünden und Uri) voraus.

II. Sachverhalt

Mit Schreiben vom 20. September 2007 und einem detaillierten Investitionsplan legt die MGB ihre betriebsnotwendigen Investitionsvorhaben für Bahninfrastrukturen und deren Substanzerhaltung in den Jahren 2008 bis 2010 vor. Sie beinhalten Projekte, Sanierungen und Erhalt von Strecken, Stationen, Fahrbahnen, Fahrleitungen sowie Sicherheitseinrichtungen. Verantwortlich für die Sicherstellung der Infrastruktur und den notwendigen Unterhalt zeichnet die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI). Ihr obliegt die Sicherstellung eines einwandfreien Betriebes.

1. Projekte und Massnahmen

Die durch das BAV geprüften und genehmigten Mittelfristpläne der MGI sehen folgende Projekte und Massnahmen von 2008 bis 2010 vor:

Mittelverwendung gemäss Mittelfristplanung der MGB	Kosten in Franken
Grossprojekte	
Güterterminal Visp	11'000'000.--
Kreuzungsstation Täschsand	194'832.--
Streckenverlegung Zen Hohen Flühen	10'600'671.--
Masterplan Zermatt	2'900'000.--
Hochbahnhof Brig	500'000.--
Totalumbauten	
Totalumbau Oberalppass - Dieni	13'975'781.--
Totalumbau Station Nätschen	6'640'914.--
Totalumbau Visp - Oberwald	9'114'970.--
Totalumbau Visp - Zermatt	5'300'000.--
Fahrbahn	
Erneuerung Viadukte und Brücken	9'576'958.--
Sanierung und Sicherheit Furkatunnel	3'250'000.--
Sanierung Stützmauern auf verschiedenen Streckenabschnitten	1'660'000.--
Schutzbauten und div. Schutzmassnahmen Naturgefahren (inkl. Hochwasserschutz Uri 2.9 Mio., Restfinanzierung 200'000.--)	5'159'331.--
Oberbauerneuerungen auf verschiedenen Streckenabschnitten	3'084'241.--
Erneuerungen Unterwerke; Fahr- und Speiseleitungen	
Verstärkung Speiseleitung Brig - Herbriggen	2'128'331.--
Transformerstation Massaboden und Unterwerk Herbriggen	4'886'356.--
Fahrleitungserneuerungen auf verschiedenen Streckenabschnitten (1 Mio. Kt. Uri)	3'048'273.--
Kommunikation	
Ersatz Funknetz Zermatt - Disentis (0.5 Mio. Kt. Uri)	2'542'421.--
Elektronisches Informationssystem Bahnhöfe	900'000.--
Erneuerung Sicherungsanlagen	
Erneuerung Sicherungsanlagen (Stellwerkanlagen Göschenen Steinlekehr 4.6 Mio., Realp 5 Mio. und Furkatunnel 10 Mio.)	29'095'288.--
Leitsystem für Fahrleitungsschalter auf ganzem Streckennetz (300'000.-- Kt. Uri)	1'273'405.--
Zugvorheizanlage Bahnhof Zermatt	830'346.--
Services (Projektierungen)	1'208'739.--
Liegenschaften (inkl. Planungskredit 312'000.-- Bahnhofarena Andermatt)	3'681'310.--
Einrichtungen und Mobiliar	1'185'000.--
Total	133'737'167.--

Total Mittelbedarf	133'737'167.--
abzüglich Eigenmittel, Sonderfinanzierungen, Darlehensrückzahlungen Matterhorn Gotthard Bahn	42'209'605.--
Total Investitionsbedarf (durch Bundesamt für Verkehr bewilligt)	91'527'562.--

Die Projekte "Matterhorn Terminal Täsch", "Totalumbau Unneri Chipfe" und "Personenbahnhof Visp", die im Investitionsprogramm der MGB ebenfalls vorgesehen sind, werden durch den Kanton Wallis und den Bund alleine finanziert; sie sind in der Zusammenstellung nicht enthalten. Die Kantone Graubünden und Uri leisten dazu keine Investitionsbeiträge.

Die Fertigstellung der Ostausfahrt Brig, zweiter Teil, ist bis Ende 2007 vorgesehen und mit den bereits zugesicherten Finanzierungsbeteiligungen durch den Bund und die Kantone Wallis, Graubünden und Uri sichergestellt (Landratsbeschluss vom 20. Dezember 2006).

Bis 2007 wurden die Beiträge der öffentlichen Hand objektbezogen gewährt. Neu soll für die Periode 2008 bis 2010 zur Programmfinanzierung gewechselt werden. Das heisst: Grundlage für die Kreditsprechung ist nicht mehr ein einzelnes Projekt, sondern die Mittelfristplanung der MGB mit dem Investitionsprogramm und dem Finanzierungsnachweis.

Der Bund und die Kantone stellen die Investitionsbeiträge in Form eines Rahmenkredites von 2008 bis 2010 zur Verfügung. Die Mittel sind für die bewilligten Projekte einzusetzen. Die MGI legt die Prioritäten der einzelnen Projekte im Voraus fest und hat den Bund und die Kantone Graubünden, Wallis und Uri über die jährlich umzusetzenden Projekte in Kenntnis zu setzen. Der Bund stellt nebst seiner finanziellen Mitbeteiligung die Kontroll- und Aufsichtsfunktion sicher. Die Darlehensvereinbarungen werden jeweils pro Kalenderjahr abgeschlossen.

Gemäss Artikel 32 der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADFV; SR 742.101.1) handelt es sich bei den von Bund und Kanton gewährten Darlehen um bedingt rückzahlbare Darlehen. Das BAV bestimmt, ob und in welchem Umfang eine Rückzahlung aus Abschreibungsmitteln oder Betriebsgewinnen erfolgen soll.

2. Rechtliche Ausgangslage (gesetzliche Grundlagen)

2.1 Investitionsfinanzierungen von konzessionierten Transportunternehmungen

Investitionen für technische Verbesserungen und die Substanzerhaltung bei Privatbahnen werden gemäss Artikel 56 EBG durch den Bund und die Kantone mit Beiträgen sowie unverzinslichen Darlehen unterstützt. Der Bund stellt dazu mit dem Rahmenkredit Nr. 9 finanzielle Mittel in der Höhe von insgesamt 800 Mio. Franken zur Verfügung (Bundesbeschluss vom 25. September 2006).

Schweizweit stehen die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen sowie die Regionen bezüglich ihrer Investitions- und Ausbautätigkeiten in Konkurrenz. Die zur Verfügung stehenden Mittel müssen im vorgegebenen Zeitrahmen des Bundesbeschlusses beantragt und umgesetzt werden. Die entscheidende Rolle spielt dabei die Mitwirkung und Leistungsbestellung von Bund und den Kantonen.

Mitfinanzierungsanträge müssen mit entsprechenden Projektunterlagen durch die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen an den Bund ausgelöst werden. Die MGI hat Anfang 2007 mit ihrer Mittelfristplanung Infrastruktur ihre prioritären und anstehenden Investitionsbedürfnisse ordnungsgemäss beim BAV angemeldet und zur Prüfung eingereicht. Alle Projekteingaben wurden durch das BAV überprüft. Die zuständigen Stellen bestätigen die Notwendigkeit der vorliegenden Substanzerhaltungsmassnahmen und haben die Kantone Wallis, Graubünden und Uri aufgefordert, ihren Anteil entsprechend zu leisten.

2.2 Bahnreform 2

Die bis anhin geltende dreigeteilte Finanzierungsverantwortung (Bund, Kantone und Transportunternehmungen) für Bahninfrastrukturen hätte mit der Bahnreform 2 (2005) aufgehoben werden sollen. An deren Stelle sollte das Schienennetz in ein Grund- und Ergänzungsnetz aufgeteilt werden. Danach hätte der Bund künftig das Grundnetz zu finanzieren, während den Kantonen das Ergänzungsnetz übertragen worden wäre. Die MGB mit ihrer wichtigen Ost-Westverbindung wäre neu im Grundnetz vorgesehen gewesen. Ziel des Bundesrats war unter anderem die Entflechtung der Zuständigkeiten für das Schienennetz und die Konsolidierung der Unternehmerlandschaft. Die Vorlage des Bundesrats mit der Aufteilung des schweizerischen Schienennetzes wurde von den eidgenössischen Räten im Dezember 2005 zurückgewiesen. Die umstrittene Aufteilung des Bahnnetzes soll daher nochmals geprüft werden. Die Arbeiten dazu sind aber beim BAV vorderhand zurückgestellt worden und es sind bis 2010 keine Änderungen in der Bundesgesetzgebung zu erwarten. Mit der Rückweisung der Bahnreform 2 durch das Parlament an den Bundesrat gilt das bisherige Recht nach EBG.

2.3 Finanzierung von Eisenbahn-Infrastrukturen gemäss EBG

Die Finanzierung von Eisenbahn-Infrastruktur-Investitionen ist gemäss EBG wie folgt geregelt:

Artikel 56: "Will eine Transportunternehmung Anlagen oder Einrichtungen erstellen oder ergänzen oder Fahrzeuge anschaffen, um die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit oder Sicherheit des Betriebes wesentlich zu erhöhen, oder will die Unternehmung Massnahmen zugunsten Behinderter treffen, so kann der Bund Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen und verzinsliche Darlehen gewähren oder verbürgen."

Vorgesehen ist seitens des Bundes eine mit Leistungsauftrag (2008 bis und mit 2010) definierte Programmfinanzierung. Finanzielle Unterstützung des Bundes kann aber nur mit Mitwirkung aller beteiligten Kantone ausgelöst und zugesichert werden.

Leistungen des Bundes nach Artikel 56 EBG setzen die Mitwirkung der beteiligten Kantone voraus. Die Kantonsbeteiligung beinhaltete bisher die Finanzkraft, Bevölkerung und Bahnlänge auf dem Kantonsgebiet. Mit Umsetzung des neuen Finanzausgleiches (Neuberechnung der Kantonsbeteiligungen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Neugestaltung des Finanzausgleiches und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen) wurden auch die Beitragssätze für Investitionen angepasst. Mit Wegfall der Finanzkraft und Erhöhung der Bundesbeteiligung präsentieren sich die Beitragsverpflichtungen der Beteiligten wie folgt:

	<u>bis und mit 2007</u>	<u>neu ab 1. Januar 2008</u>
Bund	57,70 Prozent	71,10 Prozent
Kanton Wallis	35,00 Prozent	23,59 Prozent
Kanton Graubünden	2,66 Prozent	2,22 Prozent
Kanton Uri	4,64 Prozent	3,09 Prozent

(Berechnung Verteilschlüssel siehe 4. Finanzierung)

2.4 Kantonale Ebene

Auf kantonaler Ebene sind die Investitionsbeiträge, die hier beantragt werden, als Infrastrukturvorhaben im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz; RB 50.5111) in den Artikeln 5 bis 7 geregelt.

Gemäss Artikel 5 kann der Kanton zugunsten von Vorhaben für technische Verbesserungen im Sinn von Artikel 56 EBG, welche mit Beiträgen seitens des Bundes mitfinanziert werden, Investitionsbeiträge leisten. Der Landrat befindet abschliessend über solche Investitionsbeiträge des Kantons (Art. 5 Abs. 3).

Gemäss Artikel 7 wird für den Fall, dass die Transportunternehmung nicht nur das Gebiet des Kantons Uri bedient, der Investitionsbeitrag mit der Bedingung verknüpft, dass sich die mitbedienten Kantone ebenfalls anteilmässig beteiligen.

3. Kosten

Die von der MGB beantragten Mitfinanzierungsbeiträge gemäss Artikel 56 EBG sind durch das BAV bewilligt und in der Programmfinanzierung (9. Rahmenkredit) wie folgt budgetiert:

Investitionsdarlehen in Schweizer Franken:

		2008	2009	2010	Total
Bund	71,10 %	21'091'676.--	20'829'749.--	23'150'095.--	65'071'520.--
Kt. VS	23,59 %	6'998'716.--	6'911'803.--	7'681'748.--	21'592'267.--
Kt. GR	2,22 %	658'605.--	650'426.--	722'881.--	2'031'912.--
Kt. UR	3,09 %	917'894.--	906'495.--	1'007'474.--	2'831'863.--
Total		29'666'891.--	29'298'472.--	32'562'199.--	91'527'562.--

Mit dem Rahmenkredit von 91'527'562.-- Franken sind die gemäss Mittelfristplan eingereichten und bewilligten Infrastrukturvorhaben von 2008 bis 2010 zu finanzieren.

Der Grosse Rat des Kantons Wallis hat den Anteil des Kantons Wallis über 21,5 Mio. Franken in seiner Sitzung vom 14. Juni 2007 einstimmig gutgeheissen. Der Kanton Graubünden hat die Genehmigung und Finanzierung des Mittelfristplanes mit Schreiben vom 27. Februar 2007 bestätigt und seine Beiträge im Budget und in der Finanzplanung aufgenommen.

4. Finanzierung

Interkantonaler Verteilschlüssel und Bundesanteil

Basierend auf den Bestimmungen der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2) wurden die Anteile des Bundes und der Kantone von 2008 bis 2012 unter Berücksichtigung des Neuen Finanzausgleichs (NFA) wie folgt festgelegt:

Kanton Wallis	31 Prozent (bisher 46 %)	Bund	69 Prozent (bisher 54 %)
Kanton Graubünden	15 Prozent (bisher 18 %)	Bund	85 Prozent (bisher 82 %)
Kanton Uri	34 Prozent (bisher 51 %)	Bund	66 Prozent (bisher 49 %)

Der unter den beteiligten Kantonen vereinbarte Verteilschlüssel (Streckenanteil und Anzahl Zugsabfahrten) sieht für die Finanzierung der nach Abzug des Bundesanteils (57,70 Prozent) verbleibenden Restkosten folgende Anteile vor:

Kanton Wallis	76,1 Prozent
Kanton Graubünden	14,8 Prozent
Kanton Uri	9,1 Prozent

Unter Berücksichtigung des interkantonalen Verteilschlüssels resultieren schliesslich für die Aufteilung der Investitionsbeiträge folgende Anteile:

	neu ab 2008		bis und mit 2007	
Kanton Wallis	23,59 Prozent	(31 von 76,1 %)	35,00 Prozent	(46 von 76,1 %)
Kanton Graubünden	2,22 Prozent	(15 von 14,8 %)	2,66 Prozent	(18 von 14,8 %)
Kanton Uri	3,09 Prozent	(34 von 9,1 %)	4,64 Prozent	(51 von 9,1 %)
<u>Bund</u>	<u>71,10 Prozent</u>		<u>57,70 Prozent</u>	
Total	100,00 Prozent		100,00 Prozent	

5. Nutzen für den Kanton Uri

Die MGB ist die fünftgrösste konzessionierte Transportunternehmung der Schweiz. Als Mitaktionär ist der Kanton Uri an allen Gesellschaften der MGB beteiligt (Management AG, Verkehrs AG und Infrastruktur AG). Mit dem Einsitz im Verwaltungsrat der Management AG nimmt der Kanton Uri direkt die Interessen der öffentlichen Hand wahr.

Als Arbeitgeberin hat die MGB eine bedeutende Stellung im Kanton Uri, speziell im Ursernental. Zurzeit beschäftigt sie mehr als 90 Arbeitskräfte im Kanton Uri, einschliesslich Lernende und Aushilfen.

Mit dem neuen Fahrplanangebot 2008 wird ein Mehrangebot von 20 Prozent bereitgestellt. Dies dürfte nebst den zusätzlichen Leistungen auch zusätzliche Arbeitsplätze auslösen. Die umzusetzenden Massnahmen sichern nebst den Arbeitsplätzen auch die dazu gehörenden Standorte und Infrastrukturen wie Bahnhöfe, Depot, Unterhaltswerkstätten, Anlagen usw.

Die MGB nimmt mit ihrem gesamten Leistungsangebot nebst den verkehrspolitischen, auch volkswirtschaftliche Aufgaben wahr. Als konzessionierte Transportunternehmung dient sie einerseits dem öffentlichen Regionalverkehr, andererseits ist sie für den Tourismus und Freizeitverkehr ein wichtiges Standbein für die Region Ursern mit Wirkung für den gesamten Kanton Uri. Der Autoverlad in Realp und der Glacier Express (Zustieg über Andermatt rund 40 Prozent der Reisenden) stellt wichtige Dienstleistungen für die Region Ursern bereit.

Mit den Verkehrsknotenpunkten in Andermatt und Göschenen stellt die MGB die Verkehrserschliessung zwischen der Nord-Süd- und der West-Ostachse im zentralen Alpenraum sicher. Damit wird auch die für den Kanton Uri wichtige Gotthard-Bergstrecke gestärkt.

Als Regionalverkehrsanbieterin mit Grundversorgungsfunktionen wird die MGB mit den künftigen Entwicklungen in Andermatt zusätzliche Funktionen übernehmen. Dabei steht vor allem das Resort-Projekt der ORASCOM/AADC im Vordergrund. Die MGB hat dazu bereits entsprechende Planungskredite von 312'000 Franken reserviert. Mit den laufenden Planungsarbeiten werden die notwendigen Massnahmen für die zukünftige Gestaltung des Bahnhofes Andermatt aufgezeigt und der Investitionsbedarf ermittelt. Der aktuelle Projektstand lässt zurzeit keine Quantifizierung des daraus resultierenden Investitionsbedarfs zu. Die MGB wird im Rahmen der vorhandenen Mittel einen Ausbau des Bahnhofes Andermatt zulasten anderer Projekte prüfen und nach Möglichkeit im Umsetzungsprogramm bis 2010 vorziehen. Sie erkennt die Wichtigkeit und Dringlichkeit dieses Projektes und steht dabei in engem Kontakt mit der Projektleitung von ORASCOM/AADC.

Nebst den Leistungsangeboten im oberen Reuss- und Urserntal werden durch die Investitionstätigkeiten der Bahn wichtige volkswirtschaftliche Impulse für die gesamte Region ausgelöst. Diverse Projekte betreffen den Kanton Uri direkt und generieren entsprechende Aufträge und Investitionen.

Eine Stärkung des Gotthardraumes, wozu die MGB eine zentrale Rolle im öffentlichen Verkehr einnimmt, entspricht u. a. auch den Zielsetzungen des Projektes Raum- und Regionalentwicklung Gotthard (PREGO) der vier Gotthardkantone.

III. Antrag

Gestützt auf den vorliegenden Bericht beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. An die Investitionen für Infrastrukturen und die Substanzerhaltung der MGB in den Jahren 2008 bis 2010 leistet der Kanton Uri einen Kredit von total 2'831'863 Franken. Diese Summe entspricht einem Anteil von 3,09 Prozent an den nach Artikel 56 EBG zu leistenden Beiträgen. Die Projekte werden durch den Bund und die Kantone Wallis und Graubünden mitfinanziert. Die Kosten des Investitionsprogramms basieren auf dem Projektstand mit Preisbasis 2007.
2. Der Regierungsrat kann ausgewiesene teuerungsbedingte Mehrkosten zum gleichen Beitragssatz von 3,09 Prozent mitfinanzieren.

3. Die Mittel werden nach Massgabe der Programmfinanzierung mit entsprechenden Vereinbarungen eingesetzt, die der Regierungsrat namens des Kantons mit dem Bund und den Kantonen Wallis und Graubünden einerseits und der MGB abschliessen wird.