

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 16. Dezember 2014

920

EINGANG GR			
07. Jan. 2015			
GRG Nr.	12	GE 30	322

Botschaft zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Botschaft und Entwurf zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (RB 742.1).

I. Ausgangslage

1. Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau

Das Eisenbahngesetz des Bundes (EBG; SR 742.101) trat am 1. Juli 1958 in Kraft und wurde seither zahlreichen Revisionen unterzogen. Mit einer per 1. Januar 1996 in Kraft gesetzten Teilrevision wurde die unternehmerische Verantwortung der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs gestärkt. Gleichzeitig wurden die Bestimmungen für SBB, Privatbahnen, Postauto und konzessionierte Buslinien harmonisiert und es wurde das Bestellprinzip im regionalen Personenverkehr eingeführt und den Kantonen in diesem Bereich die Verantwortung übertragen. Im kantonalen Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (RB 742.1), das am 21. September 1988 erlassen und auf den 1. April 1989 in Kraft gesetzt wurde, wurden die sich mit der Revision des EBG abzeichnenden Veränderungen bereits aufgenommen.

Die Errungenschaften der neuen gesetzlichen Grundlagen, der ermöglichte Wettbewerb zwischen den SBB und der Mittelthurgaubahn um die Seelinie (1998) und die Realisierung des Ausbauprogramms „Bahn und Bus 2000“ führten zu einer positiven Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau. Der Regierungsrat verfolgte dabei folgende, jeweils in den Konzepten „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau“ (Fünfjahresprogramme) dargelegte Strategie:

- Der öffentliche Verkehr ist im Interesse eines attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraums und zum Abbau regionaler Disparitäten auszubauen.
- Aus siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen ist zwischen den kantonalen und ausserkantonalen Zentren und in den Agglomerationen der öffentliche Verkehr auszubauen mit dem Ziel, den Anteil dieses Verkehrsträgers am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.
- Im ländlichen Raum hat der öffentliche Verkehr eine bedarfsgerechte Grundversorgung, in der Regel Stundentakt, anzubieten.

Die seit den Neunzigerjahren realisierten Angebotsverbesserungen im Kanton Thurgau konnten ohne grössere Ausbauten des Bahnnetzes und der Bahnhöfe realisiert werden, was die kontinuierliche Entwicklung des Bahnangebotes wesentlich erleichterte. Im Zuge der Erneuerung der Bahnanlagen und der Automatisierung des Bahnbetriebs wurden die Publikumsanlagen komfortabler gestaltet und soweit möglich behindertengerecht ausgestattet. Es wurden neue Haltestellen an der Seelinie (St. Katharinental, Tri-boltingen, Kreuzlingen Kurzrickenbach Seepark, Münsterlingen Spital, Landschlacht, Arbon Seemoosriet) und an der Linie Weinfelden – Wil (Tägerschen) in Betrieb genommen. Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn A7 wurde die Bahnlinie Weinfelden – Kreuzlingen im Bereich Tägerwilen – Kreuzlingen verlegt und auf Doppelspur ausgebaut, und es wurde ein neuer Bahnhof in Tägerwilen Dorf erstellt. Die Transportunternehmen erbrachten effizientere Leistungen, das Fahrplanangebot von Bahn und Bus wurde ausgebaut, die Qualität des Rollmaterials und der Kundeninformation stieg und in den Ostschweizer Kantonen wurde der Tarifverbund Ostwind eingeführt und dessen Tarifangebot mit dem Zürcher Verkehrsverbund koordiniert. Diese Verbesserungen beim Angebot des öffentlichen Verkehrs und die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse hatten zur Folge, dass die Zahl der ÖV-Passagiere im Kanton Thurgau überdurchschnittlich zulegte und der öffentliche Verkehr einen höheren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen erreichte. Gleichzeitig stieg die Effizienz der Bahn- und Busverbindungen. Die nachfolgend aufgeführten Statistiken zeigen diese Entwicklung auf. Zwischen 2000 und 2013 stieg die Zahl Bahn- und Busangebotskilometer um 46% und jene der Passagiere um 81%. Die Abgeltung von Bund und Kanton stieg um lediglich 28%, teuerungsbereinigt um 21% (Tabelle 1). Der öffentliche Verkehr konnte seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen von 10.6% im Jahr 2000 auf 20.0% im Jahr 2010 erhöhen (Tabelle 7) und ist heute ein wichtiger, positiver Standortfaktor des Kantons Thurgau.

Tabelle 1: Entwicklung Fernverkehr und Regionalverkehr

Jahr	Angebots-km		Passagiere		Abgeltung* in Fr.	
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index
2000	8'364	100	18'883	100	47'356	100
2005	10'148	121	21'814	116	53'166	112
2010	11'616	139	30'703	163	62'299	132
2013	12'190	146	34'259	181	60'749	128

* Abgeltung für Angebot Regionalverkehr, Infrastruktur Privatbahnen, Tarifmassnahmen

Tabelle 2: Entwicklung Fernverkehr Bahn

Jahr	Angebots-km		Passagiere	
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index
2000	888	100	4'399	100
2005	1'333	150	5'594	127
2010	1'426	161	7'248	165
2013	1'468	165	8'182	186

Tabelle 3: Entwicklung Regionalverkehr Bahn

Jahr	Angebots-km		Abgeltung in Fr.		Abgeltung Fr./km	KDG %	Passagiere		Abgeltung Fr./Passagier
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index			(in 1'000)	Index	
2000	4'064	100	30'339	100	7.47		10'920	100	2.78
2005	3'999	98	29'982	99	7.50	48.9	11'817	108	2.54
2010	4'970	122	35'083	116	7.06	51.8	17'422	160	2.01
2013	5'287	130	31'146	103	5.89	57.4	19'424	178	1.60

KDG = Kostendeckungsgrad, Anteil Verkehrseinnahmen an den Kosten in %

Tabelle 4: Entwicklung Regionalverkehr Bus

Jahr	Angebots-km		Abgeltung in Fr.		Abgeltung Fr./km	KDG %	Passagiere		Abgeltung Fr./Passagier
	(in 1'000)	Index	(in 1'000)	Index			(in 1'000)	Index	
2000	3'412	100	9'078	100	2.66		3'564	100	2.55
2005	4'816	141	13'821	152	2.87	33.5	4'403	124	3.14
2010	5'220	153	16'302	180	3.12	35.8	6'033	169	2.70
2013	5'435	159	17'561	193	3.23	37.8	6'653	187	2.64

KDG = Kostendeckungsgrad, Anteil Verkehrseinnahmen an den Kosten in %

Tabelle 5: Entwicklung Abgeltungen

Jahr	Abgeltung Regionalverkehr (in 1'000 Fr.)			Abgeltung Infrastruktur Privat- bahnen (in 1'000 Fr.)			Abgeltung Tarifmass- nahmen (in 1'000 Fr.)
	Total	Bund	Kanton	Total	Bund	Kanton	Kanton
2000	39'417	27'081	12'336	7'600	5'092	2'508	339
2005	43'803	28'400	15'403	8'230	5'432	2'798	1'133
2010	51'385	22'821	28'564	9'520	4'189	5'331	1'394
2013	48'707	22'140	26'567	10'516	4'522	5'994	1'526

Tabelle 6: Finanzierung Abgeltungen

Jahr	Total Abgeltung Kanton (in 1'000 Fr.)	Finanzierung (in 1'000 Fr.)		
		Kanton	Gemeinden	LSVA/Dritte
2000	14'463	9'306	4'901	256
2005	18'433	8'709	5'083	4'641
2010	34'378	18'805	10'129	5'444
2013	33'356	18'338	9'541	5'477

Tabelle 7: Anteil der Verkehrsträger (Modal-Split in %)

Jahr	MIV		ÖV		LV		Andere	
	TG	CH	TG	CH	TG	CH	TG	CH
2000	77.9	69.5	10.6	17.7	8.1	7.2	3.5	5.6
2005	71.4	69.1	18.6	19.9	7.2	8.0	2.7	3.0
2010	69.8	66.4	20.0	23.4	7.5	3.0	2.7	2.4

Quelle: Mikrozensus des Bundesamtes für Statistik. MIV = Motorisierter Individualverkehr, ÖV = Öffentlicher Verkehr, LV = Langsamverkehr

2. Revisionsbedarf des geltenden Rechts und Zeitpunkt der Revision

Da das 1988 erlassene kantonale Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs die 1996 eingeführten Revisionspunkte des EBG bereits berücksichtigte, war es für damalige Verhältnisse sehr fortschrittlich. Seit seiner Inkraftsetzung musste es nur einer einzigen kleinen Teilrevision unterzogen werden, indem per 1. Januar 2002 § 13 der geltenden Gesetzesfassung dahingehend geändert wurde, dass die durch eine öffentliche Verkehrsverbindung erschlossenen Gemeinden auch die Aufwendungen des Kantons für die Beteiligung an Tarif- oder Verkehrsverbunden (Abs. 1 Ziff. 3) und für weitere Tarifmassnahmen (Abs. 1 Ziff. 4) zu einem Drittel mitfinanzieren müssen.

Nachdem das Gesetz somit 25 Jahre lang fast unverändert Bestand hatte, ist es an der Zeit, es heute den aktuellen Verhältnissen anzupassen, insbesondere aus folgenden Gründen:

- Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen
- Aufnahme neuer Fördermassnahmen
- Überführung der bisherigen, langjährigen und bewährten Praxis in das Gesetz
- Änderung und Präzisierung von veralteten Begriffen.

Da praktisch jede Bestimmung des bestehenden Gesetzes von Änderungen betroffen ist, ist eine Totalrevision vorzunehmen. Es besteht die Absicht, die total revidierte Gesetzesfassung zeitgleich mit dem revidierten EBG und somit voraussichtlich auf den 1. Januar 2016 in Kraft zu setzen, damit die Regelung der Gemeindebeiträge an die Aufwendungen des Kantons auf die neuen bundesrechtlichen Vorschriften über die Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen abgestimmt ist.

II. Die wesentlichen Revisionsgründe

1. Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen

Mit der Annahme der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 ändert sich die Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen grundsätzlich. Die neuen Finanzierungsregeln haben im EBG (siehe www.bav.admin.ch, Startseite rechts „FABI-Erlasse des Parlaments 21.6.2013“) Einlass gefunden. Wie bereits erwähnt, wird die Revision mit grosser Wahrscheinlichkeit auf den 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt werden. Das revidierte EBG bringt folgende Änderungen:

- Der Bund finanziert aus dem Bahninfrastrukturfonds sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur (Betrieb, Abschreibung, Unterhalt, Erneuerung, Ausbau) für das Schienennetz sowohl der SBB als auch der Privatbahnen.
- Die Kantone beteiligen sich somit nicht mehr an der Finanzierung von Betrieb, Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Privatbahn-Infrastruktur.
- Stattdessen leisten die Kantone gemäss Art. 57 des revidierten EBG einen jährlichen Beitrag von total 500 Mio. Franken in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Das sind 200 Mio. Franken mehr als sie bisher für die Bahninfrastruktur aufwendeten. Der Anteil des Kantons Thurgau beträgt gemäss provisorischem Schlüssel 16.9 Mio. Franken pro Jahr. Es handelt sich dabei um eine gebundene Ausgabe, die in der Erfolgsrechnung des Kantons verbucht wird.
- Die Kantone können gemäss Art. 58b und Art. 58c des revidierten EBG zusätzliche oder alternative Massnahmen zu den vom Bund beschlossenen Ausbau-massnahmen finanzieren oder die von der Bundesversammlung beschlossenen Massnahmen vorfinanzieren.

2. Aufnahme neuer Fördermassnahmen

Es sollen folgende zusätzliche Fördermassnahmen ins kantonale Gesetz aufgenommen werden:

- Angebotsvereinbarungen für den Personenfernverkehr (Schnellzüge),
- Beiträge an Verkehrsmittel.

Die Bestellung von Schnellzugsleistungen kann insbesondere in den Randstunden des Tages zweckmässig sein und sich positiv auf die Standortattraktivität und die Auslastung der regionalen Zubringerlinien auswirken. Bei den Beiträgen an Verkehrsmittel ist insbesondere an Beiträge zur Beschaffung von Kursschiffen zu denken. Für beide Fördermassnahmen muss ein vorrangiges kantonales Interesse vorhanden sein. Dieses kann aus Gründen der Entwicklungschancen einer Region, der volkswirtschaftlichen Bedeutung eines Verkehrsangebotes oder -unternehmens, der Bedürfnisse der Schulen oder des Umweltschutzes gegeben sein.

Die bewährten Finanzierungsregeln zwischen Kanton und Gemeinden sollen beibehalten werden. Im Bereich der Abgeltungen sollen sich die Gemeinden wie bisher mit einem Drittel an den Aufwendungen des Kantons finanziell beteiligen. Dabei sollen die Kriterien für die Berechnung des Verteilschlüssels nicht geändert werden. Die Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen wirkt sich auch auf die Gemeinden aus. Die Gemeinden beteiligten sich bisher mit einem Drittel an den Aufwendungen des Kantons für die Abgeltung der Privatbahninfrastruktur (Betrieb, Unterhalt und Abschreibung). Dabei handelte es sich um die Infrastruktur der Schweizerischen Südostbahn (Romanshorn-St.Gallen-Nesslau), der Thurbo-Stammstrecke (Kreuzlingen-Weinfelden-Wil, ehemals Mittelthurgaubahn) und der Frauenfeld-Wil-Bahn. Neu sollen sich die Gemeinden stattdessen mit einem Drittel am Beitrag des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes beteiligen. Die Gemeinden sollen sich auch an den Abgeltungen des Kantons aus der neuen Fördermassnahme „Angebotsvereinbarungen für den Personenfernverkehr“ mit einem Drittel beteiligen, da sie von den Angebotsverbesserungen im Schnellzugsverkehr ebenfalls profitieren. Bei der zweiten neuen Fördermassnahme „Beiträge an Verkehrsmittel“ sollen jene Gemeinden einen Beitrag von 30 - 50 Prozent leisten, denen daraus ein Vorteil erwächst. Dies könnte beispielsweise bei einem allfälligen kantonalen Beitrag an ein neues Kursschiff der Fall sein. Die gleiche Finanzierungsregelung soll auch bei allfälligen Angebotsvereinbarungen im Schienengüterverkehr zur Anwendung gelangen, so wie dies gemäss bisheriger Praxis bei den Angebotsvereinbarungen im touristischen Verkehr der Fall ist.

Übersicht A: Fördermassnahmen und finanzielle Beteiligung der Gemeinden

Fördermassnahmen (fett = neu)	Finanzielle Beteiligung Gemeinden (§ 12)
§ 3 Beteiligung an Massnahmen des Bundes	---
§ 4 Angebotsvereinbarungen	
- Regionaler Personenverkehr	1/3 der kantonalen Aufwendungen
- Personenfernverkehr	1/3 der kantonalen Aufwendungen
- Schienengüterverkehr	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
- Touristischer Verkehr	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
- Beiträge an Verkehrsmittel	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
§ 5 Infrastrukturbeiträge	
- Beitrag in Bahninfrastrukturfonds Bund	1/3 des kantonalen Beitrags
- Ausbau der Bahninfrastruktur über Leistungen des Bundes hinaus	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
- Vorfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen des Bundes	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
- Beiträge an Haltestellen regionaler Buslinien und an Buspriorisierungsmassnahmen sofern nicht Bestandteil einer Kantonsstrasse	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
- Beiträge an Parkieranlagen für Autos an Bahnhaltestellen	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
- Beiträge für den Schienengüterverkehr	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
- Beiträge für den touristischen Verkehr	30 - 50 % sofern Vorteile für Gemeinde
§ 6 Beteiligung an Unternehmen	---
§ 7 Tarif- und Verkehrsverbunde	1/3 der kantonalen Aufwendungen

§ 8 Weitere Tarifmassnahmen	1/3 der kantonalen Aufwendungen
§ 9 Informations-, Werbemassnahmen	---
§ 10 Beiträge an Ortsverkehr	---

3. Überführung der bisherigen, langjährigen und bewährten Praxis in das Gesetz

Über die Jahre hat sich bei der Anwendung einzelner Gesetzesbestimmungen eine langjährige und bewährte Praxis herausgebildet. Diese Praxis wird nun in das Gesetz aufgenommen und in den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen kommentiert (siehe hinten V., § 5 Abs. 3 und § 12 Abs. 2).

4. Änderung und Präzisierung von veralteten Begriffen

Verschiedene veraltete Begriffe des bestehenden Gesetzes werden angepasst und präzisiert, so zum Beispiel: Ortsgemeinden - Gemeinden, Unternehmungen - Unternehmen, Förderungsmassnahmen - Fördermassnahmen, öffentlicher Verkehr - öffentlicher Personenverkehr und Schienengüterverkehr, privater Verkehr - motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr.

III. Finanzielle Auswirkungen

1. Entwicklung der Ausgaben 2009 bis 2013

Die nachfolgende Tabelle 8 zeigt die Entwicklung der Ausgaben von Kanton und Gemeinden für den öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren auf.

Tabelle 8: Ausgaben von Kanton und Gemeinden für Angebot und Infrastruktur Regionalverkehr 2009 - 2013 (Quelle Staatsrechnung Kanton)

Erfolgsrechnung	R 2009	R 2010	R 2011	R 2012	R 2013
1 Abgeltung Angebot Bus	8'648	9'062	9'612	9'658	9'853
2 Abgeltung Angebot Bahn	16'889	18'591	18'308	17'101	15'984
3 Abgeltung Infrastruktur Privatbahnen	5'302	5'331	5'737	7'847	5'994
4 Abgeltung Tarifmassnahmen	1'162	1'394	1'372	1'226	1'526
6 Total Aufwand	32'001	34'378	35'029	35'832	33'357
7 Finanzierung					
8 LSVA-Anteil	-4'950	-5'444	-5'596	-5'503	-5'477
9 Anteil Gemeinden	-9'059	-10'129	-10'156	-10'146	-9'541
10 Anteil Kanton	-17'992	-18'805	-19'277	-20'183	-18'339
Investitionsrechnung	R 2009	R 2010	R 2011	R 2012	R 2013
11 Beiträge an SBB	134	424	1'138	284	334
12 Beiträge an SOB	1'448	1'400	1'648	1'874	1'933
13 Beiträge an FW	312	2'172	2'241	1'716	2'722
14 Beiträge an Thurbo	2'037	4'646	4'023	13'531	0
15 Total Beiträge	3'931	8'642	9'050	17'405	4'989

Erfolgsrechnung

Die Ausgaben des Kantons für das Angebot im Regionalverkehr (Erfolgsrechnung) stiegen infolge der kontinuierlichen Angebotsverbesserungen bis 2012 kontinuierlich an (die tiefere Abgeltung 2013 ist auf besondere Umstände zurückzuführen). Der Beitrag der Gemeinden für das Angebot im Regionalverkehr bewegte sich zwischen 9 und 10 Mio. Franken.

Investitionsrechnung

Die Ausgaben des Kantons in der Investitionsrechnung für die Erneuerung der Infrastruktur der Privatbahnen SOB, FW und Thurbo erreichten im Jahre 2012 durch die Gesamtanierung der Strecke Weinfelden-Wil einen ausserordentlichen Umfang. Bei den Beiträgen an die SBB handelte es sich um Beiträge an die Durchmesserlinie Zürich, an die Umrüstung von Fahrzeugen der S-Bahn Zürich gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sowie um Projektierungskosten für künftige Infrastrukturausbauten.

2. Entwicklung der Ausgaben 2014 bis 2018

Die Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur Bund-Kantone wirkt sich ab 1. Januar 2016 auf Kanton und Gemeinden aus, wie nachfolgende Tabelle 9 zeigt:

Tabelle 9: Ausgaben von Kanton und Gemeinden für Angebot und Infrastruktur Regionalverkehr 2014 - 2018 (Quelle Budget und Finanzplan Kanton)

Erfolgsrechnung	B 2014	B 2015	FP 2016	FP 2017	FP 2018
1 Abgeltung Angebot Bus	10'264	10'258	11'270	12'130	12'990
2 Abgeltung Angebot Bahn	18'177	18'027	20'282	21'124	22'247
3 Abgeltung Infrastruktur Privatbahnen	5'851	6'087	0	0	0
4 Abgeltung Tarifmassnahmen	428	322	214	104	100
5 Beitrag an BIF	0	0	16'900	16'900	16'900
6 Total Aufwand	34'720	34'694	48'666	50'258	52'237
7 Finanzierung					
8 LSVA-Anteil	-5'350	-5'637	-5'709	-5'782	-5'929
9 Anteil Gemeinden	-10'032	-9'918	-14'538	-15'038	-15'648
10 Anteil Kanton	-19'338	-19'139	-28'419	-29'438	-30'660
Investitionsrechnung	B 2014	B 2015	FP 2016	FP 2017	FP 2018
11 Beiträge an SBB	2'200	300	300	500	3'000
12 Beiträge an SOB	1'735	1'645	-	-	-
13 Beiträge an FW	2'603	1'283	500	1'000	2'000
14 Beiträge an Thurbo	0	0	182	-	-
15 Total Beiträge	6'538	3'228	982	1'500	5'000

Erfolgsrechnung

Mit Inkraftsetzung der Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zwischen Bund und Kantonen finanziert der Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur (Betrieb, Abschreibung, Unterhalt, Erneuerung, Ausbau). Die Kantone beteiligen sich somit nicht mehr an der Finanzierung der Privatbahninfrastruktur.

tur. Stattdessen haben sie gemäss FABI-Gesetzgebung einen Beitrag von 500 Mio. Franken pro Jahr in den Bahninfrastrukturfonds zu leisten. Das sind rund 200 Mio. Franken mehr, als sie heute für die Bahninfrastruktur der Bahnen aufwenden. Der Beitrag des Kantons Thurgau in den Bahninfrastrukturfonds beträgt gemäss eines provisorischen Schlüssels, der von Gesetzes wegen die Kriterien bestellte Personen- und Zugkilometer im Regionalverkehr berücksichtigt, 16.9 Mio. Franken. Es handelt sich dabei um eine gebundene Ausgabe. Im Vergleich zu 2015 ergibt sich ab 2016 eine Mehrbelastung von 10.8 Mio. Franken (2015: 6.087 Mio. Franken, ab 2016: 16.9 Mio. Franken). Diese Mehrbelastung ist darin begründet, dass die Kantone mit der Neuregelung der Bahninfrastrukturfinanzierung (FABI-Vorlage) verpflichtet wurden, per Saldo gesamthaft rund 200 Mio. Franken mehr für die Bahninfrastruktur aufzuwenden als bisher.

Die Abgeltung für das Angebot von Bus und Bahn (Zeilen 1 und 2) wird in den nächsten Jahren aufgrund der geplanten weiteren Angebotsverbesserungen und der Kosten für neues Rollmaterial weiter steigen. Der Gesamtaufwand für die Abgeltung für das Angebot von Bus, Bahn und Tarifmassnahmen sowie den Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds (Zeile 6) erhöht sich somit zwischen 2015 und 2018 um 17.5 Mio. Franken (2015: 34.7 Mio. Franken, 2018: 52.2 Mio. Franken).

Gemäss § 12 Abs. 1 des Vernehmlassungsentwurfs beteiligen sich die Gemeinden mit einem Drittel an den Aufwendungen des Kantons, welche ihm aus den Angebotsvereinbarungen im regionalen Personenverkehr und Personenfernverkehr (Abgeltung Angebot Bus und Bahn), den Tarifmassnahmen sowie aus dem Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds erwachsen. Die Belastung der Gemeinden steigt von 9.9 Mio. Franken im Jahre 2015 auf 15.6 Mio. Franken im Jahre 2018 (+5.7 Mio. Franken, Zeile 9), jene des Kantons von 19.1 Mio. Franken auf 30.7 Mio. Franken (+11.6 Mio. Franken, Zeile 10). Das Departement für Inneres und Volkswirtschaft informierte die Gemeinden bereits mehrmals über die finanziellen Auswirkungen der Neuregelung der Bahninfrastrukturfinanzierung, zum Beispiel mit Briefen vom 26. August 2013 und 1. September 2014, anlässlich der Stadt- und Gemeindeammännertagung vom Mai 2014 sowie im Rahmen der Präsentationen in den Regionalplanungsgruppen zum Bahnangebot 2019. Die aufgezeigte Mehrbelastung werden der Kanton und die Gemeinden durch zusätzliche Steuererträge teilweise kompensieren können, sofern die vom Regierungsrat beantragte Begrenzung des Pendlerabzugs per 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt wird (LüP-Massnahme Ziff. 7.9, Anteil der politischen Gemeinden 3.5 Mio. Franken, Anteil Kanton 7.0 Mio. Franken).

Investitionsrechnung

Mit Inkraftsetzung der Neuregelung der Bahninfrastrukturfinanzierung zwischen Bund und Kantonen haben die Kantone grundsätzlich keine Beiträge mehr an die Bahninfrastruktur zu leisten. Das revidierte EBG gibt ihnen jedoch die Möglichkeit, zusätzliche oder alternative Massnahmen zu den vom Bund beschlossenen Ausbaumassnahmen zu finanzieren oder die von der Bundesversammlung beschlossenen Ausbaumassnahmen vorzufinanzieren. Der Finanzplan 2016 bis 2018 berücksichtigt vorausblickend solche zusätzliche Ausbauten (in den Zeilen 11 und 13 kursiv eingetragen). Sollten die anstehenden Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund und den Bahnen zum Ergebnis führen, dass diese Beiträge tatsächlich durch den Kanton zu finanzieren wären, hätte

der Regierungsrat über eine entsprechenden Kreditvorlage an den Grossen Rat zu entscheiden. Im folgenden Abschnitt werden die Hintergründe dieser Ausbauten erläutert.

3. Ausblick 2019 und folgende Jahre

Abgestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB-Gesetz; SR 742.140.2) wird das Bahnangebot im Kanton Thurgau auf den Fahrplan 2019 ganz wesentliche Verbesserungen erfahren. Schwerpunkte sind leicht kürzere Fahrzeiten der Schnellzüge zwischen Zürich und dem Thurgau, schlankere Anschlüsse zwischen Schnellzügen und S-Bahnen sowie Fahrplanverdichtungen. Der neue Fahrplan erfordert erstmals seit der Elektrifizierung der Bahnen einen markanten Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission des Grossen Rates wurde an ihrer Sitzung vom 31. Oktober 2013 über diesen Ausbau ins Bild gesetzt. Mit der Medienmitteilung vom 10. April 2014 informierten der kantonale Informationsdienst und das Departement für Inneres und Volkswirtschaft die Mitglieder des Grossen Rates, die Gemeinden und die Öffentlichkeit über den bevorstehenden Ausbau des Bahnangebotes. Zudem erläuterte der Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus den Gemeinden den Bahnausbau im Rahmen von entsprechenden Veranstaltungen der Regionalplanungsgruppen. Bis zum Fahrplanwechsel vom Dezember 2018 werden die Bahnen auf dem Gebiet des Kantons Thurgau 297 Mio. Franken investieren. Dank der Neuregelung der Bahninfrastrukturfinanzierung ab 1. Januar 2016 wird der Bund diese Ausbauten fast vollständig aus dem Bahninfrastrukturfonds finanzieren. Somit erhalten der Kanton Thurgau und seine Gemeinden nebst den Mitteln, die jährlich in den Unterhalt und die Erneuerung des thurgauischen Bahnnetzes aus dem Bahninfrastrukturfonds fliessen, einen echten Gegenwert für ihren jährlichen Beitrag von 16.9 Mio. Franken in den Bahninfrastrukturfonds. Der Kanton Thurgau beteiligt sich aufgrund der bis Ende 2015 geltenden Rechtsgrundlagen an den Projektierungskosten im Umfang von 1.4 Mio. Franken (Beiträge sind in den Budgets 2014 und 2015, Tabelle 9, Zeilen 11-14, enthalten). Noch offen ist die Finanzierung der Kreuzungsstelle Jakobstal (Gemeinde Wängi) an der Frauenfeld-Wil-Bahn mit Kosten von 4.6 Mio. Franken. Dieses Bauwerk würde die Einführung des Viertelstundentaktes zwischen Wängi und Frauenfeld ermöglichen. Ein möglicher Beitrag des Kantons ist im Finanzplan 2016-2018 (Tabelle 9, Zeile 13) eingestellt.

Bis Ende 2020 oder 2021 sollen in die Strecke Weinfelden - Kreuzlingen weitere 55.4 Mio. Franken investiert werden. Diese Ausbauten sind notwendig, um in Ergänzung zur lediglich stündlichen Schnellzugsverbindung 30 Minuten verschoben eine schnelle S-Bahn auf der Linie Konstanz - Kreuzlingen - Weinfelden (ohne weitere Zwischenhalte) verkehren zu lassen. Der dadurch bedingte Abbruch und Ersatz von Gleis 2 im Bahnhof Weinfelden mit Kosten von 22 Mio. Franken wird durch den Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert. Noch offen ist die Finanzierung eines neues Perrongleises 0 im Bahnhof Weinfelden (27 Mio. Franken) und eines Perrons am Gleis 4 im Bahnhof Kreuzlingen (6.4 Mio. Franken). Die diesbezüglichen Finanzierungsverhandlungen mit den Bahnen und dem Bund sind noch nicht abgeschlossen. Das zuständige Bundesamt für Verkehr wird Ende 2015 über eine allfällige Finanzierung aus dem Bahninfrastrukturfonds entscheiden können. Sollte der Kanton die aufgeführten Ausbauten teilweise

oder vollständig zu finanzieren haben, hätte der Regierungsrat über eine entsprechenden Kreditvorlage an den Grossen Rat zu entscheiden.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird es ermöglichen, ab dem Fahrplan 2019 das Angebot im S-Bahnverkehr schrittweise zu verbessern. Geplant ist der durchgehende Halbstundentakt im S-Bahnverkehr auf allen Bahnlinien im Kanton Thurgau sowie die Führung von je einer schnellen S-Bahn auf den Linien Romanshorn - Amriswil - Weinfelden und Konstanz - Kreuzlingen - Weinfelden.

Die Richtofferten der Bahnen (9/2013 und 8/2014) weisen für diese Angebotsverbesserungen im Vergleich zu 2014 einen zusätzlichen Abgeltungsbedarf im Jahr 2019 von 11 Mio. Franken aus, was in etwa dem Wachstum zwischen 2005 und 2010 (9 Mio. Franken) entspricht. Unter der Voraussetzung, dass sich der Bund wie bis anhin mit 46 Prozent (5 Mio. Franken) an den Abgeltungskosten beteiligt, werden der Kanton ab 2019 4 Mio. Franken und die Gemeinden 2 Mio. Franken zusätzlich aufzuwenden haben. Mit der schrittweisen Schliessung der Angebotslücken (schnelle S-Bahn Konstanz - Kreuzlingen - Weinfelden, Halbstundentakt auch an Wochenenden) ab 2021 bis 2025 steigen die Abgeltungskosten in den folgenden sechs Jahren um 7 Mio. Franken (Bund 3.25 Mio., Kanton 2.5 Mio., Gemeinden 1.25 Mio.).

IV. Vernehmlassungsverfahren

Am 28. August 2014 gab der Regierungsrat den Gesetzesentwurf mit erläuterndem Bericht zur Vernehmlassung frei mit einer Frist bis zum 24. November 2014. Nebst den im Grossen Rat vertretenen Parteien wurden die Politischen Gemeinden, die Verbände, das Bundesamt für Verkehr, die Transportunternehmen sowie verwaltungsintern die Departemente und die Staatskanzlei eingeladen. Es äusserten sich acht Parteien, der Verband Thurgauer Gemeinden, 25 Gemeinden, drei Verbände, das Bundesamt für Verkehr, sechs Transportunternehmen sowie die Departemente und die Staatskanzlei. Es gingen total 49 Stellungnahmen ein.

Die Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr wird von allen begrüsst und unterstützt. Zum geplanten künftigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs gibt es kritische Stimmen von FDP, SVP, dem Thurgauer Gewerbeverband und einzelnen Gemeinden und Städten. Dabei werden insbesondere der ungenügende Kostendeckungsgrad und die steigenden Kosten für Kanton und Gemeinden kritisiert. Einzelne Vernehmlasser fordern, dass die Ausgaben für den ÖV stabilisiert oder gesenkt werden. Auch wird auf die notwendige, noch vorzunehmende Abstimmung von Raumplanung und Verkehrserschliessung hingewiesen.

Zu den Grundsätzen von § 1 werden Präzisierungen, ein Beibehalten aktueller Zweckbestimmungen und die Abstimmung mit der aktuellen Revision des kantonalen Richtplans verlangt. Die SVP und einige Gemeinden fordern einen stärkeren Einbezug der Gemeinden bei der Bestimmung des Angebotes (§ 4). Verschiedene Stellungnahmen fordern, dass der Kanton auch Beiträge an Veloabstellplätze leisten soll (§ 5). Die SVP und die Städte Frauenfeld und Kreuzlingen erwarten eine höhere Verlässlichkeit des kantonalen Beitragssatzes zur Unterstützung des Ortsverkehrs (§ 10). Elf Gemeinden lehnen eine Gemeindebeteiligung von einem Drittel am Beitrag des Kantons in den

Bahninfrastrukturfonds ab (§ 12). Sieben Gemeinden erwarten, dass die Bemessung der Gemeindebeiträge im Vergleich zu heute geändert wird und einzelne Vernehmlasser fordern, dass die Steuerkraft bei der Bemessung der Gemeindebeiträge nicht mehr berücksichtigt wird.

Auf diese Anliegen wird in den nachfolgenden Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen eingegangen.

V. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

§ 1 Grundsatz

Der Begriff „öffentlicher Verkehr“ wird präzisiert und der aktuellen Terminologie angepasst. Demnach regelt das Gesetz die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs. Der Zweck, eine vermehrte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen, bleibt unverändert. Mit der weiteren Zweckumschreibung, dass alle Gemeinden mit einer angemessenen Grundversorgung zu erschliessen und die raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschte Entwicklung der Regionen und Gemeinden zu unterstützen sind, wird der seit den Neunzigerjahren eingetretene Wandel berücksichtigt. Das in Erarbeitung befindliche Raumkonzept Thurgau und der kantonale Richtplan, der zurzeit ebenfalls revidiert wird, werden dazu die Ziele vorgeben. In den Konzepten für den öffentlichen Regionalverkehr (Fünfjahresprogramme) legt der Regierungsrat abgestützt auf eine umfassende Erfolgskontrolle jeweils dar, wie das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiter entwickelt werden soll. Darin werden die im Grundsatzartikel aufgeführten Anforderungen konkretisiert, wie volks- und betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte, angemessene Grundversorgung, raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschte Entwicklung, bedarfs-, verkehrsmittel- und umweltgerechte Fördermassnahmen. Diese Konzepte sollen wie bisher alle fünf Jahre erstellt werden und abgestützt auf die Ergebnisse der breit angelegten Vernehmlassung vom Regierungsrat verabschiedet werden.

§ 2 Zusammenarbeit

Der öffentliche und private Verkehr werden der heutigen Systematik entsprechend präziser umschrieben. Zudem wird die vorgängige Anhörung der Gemeinden bei Massnahmen, welche eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden auslösen, gesetzlich verankert. Abgestützt auf § 17 der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs wurden die Gemeinden bereits in der Vergangenheit über das Fahrplanverfahren (gemäss Fahrplanverordnung des Bundes, SR 745.13) sowie in die Vernehmlassungsverfahren zu den „Konzepten öffentlicher Regionalverkehr“ (Fünfjahresprogramme) und zu den Angebotskonzepten bei grösseren Fahrplanänderungen in den Prozess der Angebotsgestaltung miteinbezogen. Der abschliessende Entscheid über eine Fahrplanänderung bzw. -verbesserung liegt beim Kanton, weil er die Verantwortung für den öffentlichen Regionalverkehr hat und daher auch zwei Drittel der Aufwendungen (nach Abzug des Bundesanteils) finanziert. Bis heute wurden keine Angebotsausbauten gegen den Willen einer Gemeinde realisiert. Eine Anhörung zum Beitrag des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (gemäss § 5 Ab-

satz 1) erübrigt sich, weil es sich um einen gesetzlich geregelten und damit gebundenen Beitrag handelt, zu dem der Kanton auch nicht angehört wird.

§ 3 Beteiligung an Massnahmen des Bundes

Es ist offensichtlich und klar, dass es sich um Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs handelt, weshalb die Massnahmen nicht präzisiert werden müssen.

§ 4 Angebotsvereinbarungen

Die bisher verwendeten Begriffe „Leistungsangebot“ und „Vertrag“ werden durch den Begriff „Angebotsvereinbarung“ ersetzt und damit auf die Rechtsgrundlagen des Bundes (Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, ARPV; SR 745.16) abgestimmt. Angebotsvereinbarungen sind Verträge, in welchen die Verkehrsleistung (Leistungsangebot) und die Abgeltung definiert werden. Die Abgeltung basiert auf einer Offerte des Unternehmens und berechnet sich aus der Differenz zwischen den erzielbaren Erträgen und den erwarteten Kosten einer vereinbarten Leistung, beispielsweise einer Buslinie zwischen A und B. Gemäss Bundesrecht liegt die Hauptverantwortung des Kantons in der Bestimmung und Bestellung des Angebotes im regionalen Personenverkehr und dementsprechend im Abschluss der Angebotsvereinbarungen für den regionalen Personenverkehr. Sofern ein vorrangiges kantonales Interesse besteht, konnte der Kanton bislang auch Angebotsvereinbarungen für den Schienengüterverkehr und den touristischen Verkehr abschliessen, was beispielsweise für den Bahntransport der Zuckerrüben und die Kursschiffahrt auf Bodensee, Untersee und Rhein angewendet wurde. Neu sollen, unter der gleichen Voraussetzung des vorrangigen kantonalen Interesses, auch Angebotsvereinbarungen für den Personenfernverkehr (Schnellzüge) abgeschlossen und Beiträge an Verkehrsmittel geleistet werden. Zu denken ist dabei an die Bestellung von Schnellzugsleistungen in den Randstunden des Tages sowie an Beiträge an die Beschaffungskosten von Kursschiffen. Das vorrangige kantonale Interesse kann aus Gründen der Entwicklungschancen einer oder mehrerer Regionen, der volkswirtschaftlichen Bedeutung eines Verkehrsangebotes oder -unternehmens, der Bedürfnisse der Schulen oder des Umweltschutzes vorhanden sein. Absatz 4 ändert inhaltlich nicht. Es werden lediglich die neuen Begriffe verwendet. Absatz 5 entspricht inhaltlich dem heutigen § 5 (Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen).

§ 5 Infrastrukturbeiträge

In Anlehnung an das Bundesrecht wird bei Beiträgen im öffentlichen Verkehr neu von Infrastrukturbeiträgen und nicht mehr von Investitionsbeiträgen gesprochen. Wie bereits erwähnt, ändert die Finanzierung der Bahninfrastruktur voraussichtlich ab 1. Januar 2016 grundlegend. Dann wird der Kanton seinen Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes leisten müssen, was in Absatz 1 festgehalten wird. Bei diesem Beitrag handelt es sich um eine gebundene Ausgabe, die im revidierten Art. 57 EBG ihre Rechtsgrundlage hat.

Absatz 2 zählt jene zwei Tatbestände auf, die gemäss EBG weitere Infrastrukturbeiträge des Kantons auslösen können. Zum einen geht es um die in Art. 58b des revi-

dierten EBG vorgesehene Finanzierung von zusätzlichen oder alternativen Massnahmen. Zum andern handelt es sich um die Vorfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen, die von der Bundesversammlung bereits beschlossen worden sind (Art. 58c revidiertes EBG), deren Ausführung aber gegenüber der Bundesplanung vorgezogen werden soll.

In Absatz 3 wird die Rechtsgrundlage geschaffen für Infrastrukturbeiträge des Kantons an Haltestellen regionaler Buslinien und an Buspriorisierungsmassnahmen, sofern sie nicht Bestandteil von Kantonsstrassen sind, sowie an Parkierungsanlagen für Autos bei Bahnhaltstellen. Damit wird bei der Finanzierung der Bushaltstellen die bisherige, langjährige und bewährte Praxis rechtlich verankert. Demnach werden die Infrastrukturmassnahmen für Bushaltstellen und Buspriorisierungsmassnahmen auf Kantonsstrassen nach den Bestimmungen des Gesetzes über Strassen und Wege (RB 725.1) finanziert. An Infrastrukturmassnahmen (Haltestellen regionaler Buslinien, Buspriorisierungen) ausserhalb der Kantonsstrassen (z.B. auf Gemeindestrassen, auf Bahnhofplätzen) kann der Kanton Beiträge nach Absatz 3 leisten.

Die kantonalen Infrastrukturbeiträge an den Bau von Parkierungsanlagen werden auf jene für Autos an Bahnhaltstellen beschränkt. Seit Einführung des ÖV-Gesetzes im Jahre 1989 hat der Kanton in keinem einzigen Fall Beiträge an den Bau von Parkierungsanlagen für Velos, Mofas und Motorräder geleistet. Diese Aufgaben nahmen bisher stets die Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen wahr. Diese Praxis hat sich bewährt und soll daher im Gesetz verankert werden. Die Gemeinden kennen die lokalen Verhältnisse am besten und es profitieren fast nur die Einwohnerinnen und Einwohner der jeweiligen Gemeinde.

Absatz 4 eröffnet dem Kanton weiterhin die Möglichkeit, kantonale Infrastrukturbeiträge für den Schienengüterverkehr oder den touristischen Verkehr auszurichten, vorausgesetzt, dass dafür ein vorrangiges kantonales Interesse besteht. Der Regierungsrat hat im Rahmen der gegenwärtigen Leistungsüberprüfung (LüP) zwar beschlossen, die bisherigen Beiträge des Kantons an den Bau und die Erneuerung von Anschlussgleisen und dazugehörige Umschlagseinrichtungen ab 2015 nicht mehr zu gewähren mit der Begründung, dass die Finanzierungsbeiträge des Bundes ausreichend sind, um derartige Anlagen zu bauen oder zu erneuern. Gleichwohl soll aber die Möglichkeit, Infrastrukturbeiträge an den Schienengüterverkehr zu leisten, aufrecht erhalten bleiben, um künftigen, nicht voraussehbaren Entwicklungen Rechnung tragen zu können. Bei den Infrastrukturbeiträgen an den touristischen Verkehr stehen die Beiträge an den Bau von Schiffsanlegestellen im Vordergrund. Die Erwähnung von Infrastrukturbeiträgen für den Personenfernverkehr ist in Absatz 4 nicht mehr erforderlich, da diese unter die Beiträge gemäss Absatz 2 fallen.

§§ 6-8

Diese Bestimmungen entsprechen inhaltlich den geltenden §§ 7-9. Es wurden lediglich die eingangs erwähnten beiden Begriffe „Gemeinden“ und „Unternehmen“ angepasst. Gemäss Art. 28 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetz (SR 745.1) können Bund, Kantone und Gemeinden Tariferleichterungen bestellen. Sie haben ebenfalls nach Art. 28 die laut Planrechnung ungedeckten Kosten dieser Tariferleichterungen zu tragen.

§ 8 erteilt dem Kanton, den Gemeinden und weiteren Interessierten die Kompetenz derartige Tarifmassnahmen zu treffen. Abgestützt darauf verbilligen aktuell die Stadt Frauenfeld, die Gemeinde Gachnang und die Gemeinden in der Region Kreuzlingen u.a. die Monats- und Jahresabonnemente ihrer Einwohnerinnen und Einwohner.

§ 9 Information

Der Begriff „öffentlicher Verkehr“ wird gemäss der aktuellen Terminologie präzisiert. Der Kanton als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs hat ein starkes Interesse, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs in seiner Gesamtheit dargestellt wird, um so die gemäss § 1 Absatz 1 Ziffer 1 angestrebte vermehrte Benützung zu erreichen. Eine zusätzliche Benützung von Bahn und Bus führt zu zusätzlichen Verkehrserlösen und damit zu reduzierten Abgeltungsleistungen der öffentlichen Hand.

§ 10 Ortsverkehr

Der Ortsverkehr fällt in die Zuständigkeit der Gemeinden. Er ist ein wichtiger Standortfaktor einer Gemeinde. Der Kanton als Besteller des regionalen Personenverkehrs hat ein Interesse daran, dass die Feinerschliessung des öffentlichen Verkehrs in den Städten funktioniert. Damit lässt sich der Beitrag des Kantons an den Ortsverkehr begründen. Im Zusammenhang mit der Leistungsüberprüfung hat der Regierungsrat entschieden, ab dem Betriebsjahr 2016 den Kantonsbeitrag von aktuell 20 auf 15 Prozent zu reduzieren. Im Interesse der Verlässlichkeit gegenüber den Gemeinden ist die Höhe des Kantonsbeitrags im Gesetz mit 15 Prozent festzulegen.

§ 11 Beiträge des Kantons

In Abgleichung mit dem Bundesrecht werden unter Ziffer 1 die Abgeltungsentschädigung neu als Abgeltungen bezeichnet. Die Infrastrukturbeiträge gemäss § 5 werden in der Regel als Beiträge à fonds perdu geleistet.

§ 12 Beiträge der Gemeinden

Die Beiträge der Gemeinden sind heute in § 13 der geltenden Gesetzesfassung geregelt.

Der Grundsatz, dass sich die Gemeinden mit einem Drittel an den im Absatz 1 Ziffern 1 bis 4 aufgeführten Aufwendungen des Kantons zu beteiligen haben, soll auch nach der Totalrevision bestehen bleiben. Diese Finanzierungsregelung hat sich bis heute bewährt. In Absatz 1 werden nebst einer redaktionellen Präzisierung (öffentliche Personenverkehrsverbindung) folgende Änderungen vorgenommen:

- Die Deckung von Betriebsdefiziten im regionalen Personenverkehr entfällt, da dieser Tatbestand seit der 1996 erfolgten Teilrevision des EBG nicht mehr existiert.
- Ziffer 1: Die Beteiligung der Gemeinden an den Aufwendungen des Kantons aus den Angebotsvereinbarungen (neuer Begriff für Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen) im regionalen Personenverkehr wird unverändert beibehalten. Neu

kommt zusätzlich die Beteiligung der Gemeinden an den Aufwendungen des Kantons aus den Angebotsvereinbarungen im Personenfernverkehr hinzu. Dabei handelt es sich um eine neue, im § 4 Absatz 3 aufgenommene Fördermassnahme, von welcher die Gemeinden mit Schnellzugsabfahrten ebenfalls profitieren. Es geht vor allem um Schnellzugsleistungen in den Randstunden des Tages. Im Gemeindeverteilungsschlüssel (gemäss § 13) werden nur jene Gemeinden mit zusätzlichen Abfahrten belastet, in denen die Schnellzüge halten. Die Schnellzugsabfahrt wird im Verteilungsschlüssel viermal stärker gewichtet als eine Regionalzugsabfahrt.

- Ziffer 2: Die FABI-Vorlage regelt die Beziehungen und Verpflichtungen im Bereich der Bahninfrastrukturfinanzierung ausschliesslich zwischen dem Bund, den Kantonen und den Transportunternehmen. Die Regelung der finanziellen Beteiligung der Gemeinden an den Kantonsbeiträgen in den Bahninfrastrukturfonds ist Sache der Kantone. Die Gemeinden leisten schon heute einen Beitrag von einem Drittel an die ungedeckten Kosten der Bahninfrastruktur der Privatbahnen. Im Jahre 2012 waren es 7.8 Mio. Franken, 2013 - 2015 im Durchschnitt 6.0 Mio. Franken pro Jahr. Die Beteiligung der Gemeinden mit einem Drittel am Beitrag von voraussichtlich 16.9 Mio. Franken des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds ist auch damit zu begründen, dass aus dem Bahninfrastrukturfonds insbesondere der Unterhalt und die Erneuerung der bestehenden Bahninfrastruktur finanziert wird, wovon insbesondere die Bahngemeinden profitieren.
- Der Inhalt der Ziffern 3 und 4 bleibt unverändert bestehen.

Absatz 2 richtet sich nicht an alle vom ÖV erschlossenen Gemeinden (wird in Absatz 1 geregelt), sondern nur an jene Gemeinden, welchen aus den Angebotsvereinbarungen für den Schienengüterverkehr und den touristischen Verkehr (gemäss § 4 Absatz 3), den Kantonsbeiträgen an Verkehrsmittel (gemäss § 4 Absatz 3) sowie aus dem Bau oder der Erneuerung von standortgebundenen Anlagen und Einrichtungen (gemäss § 5 Absatz 2 - 4) Vorteile erwachsen. Der Geltungsbereich von Absatz 2 wird neu auf die Angebotsvereinbarungen für den Schienengüterverkehr und den touristischen Verkehr (wird gemäss bisheriger Praxis bei den Angebotsvereinbarungen für die Kursschiffahrt bereits angewendet) und auf die Beiträge für Verkehrsmittel erweitert. In der Vergangenheit leisteten die einzelnen Gemeinden bei standortgebundenen Anlagen und Einrichtungen Beiträge von 50 Prozent an den Bau von Bahnhaltstellen, Perronverlängerungen und Schiffsanlegestellen sowie an den Bau und die Erneuerung von Anschlussgleisen und dazugehörige Umschlagseinrichtungen. Bei den Abgeltungen für die Kursschiffahrt (Angebotsvereinbarungen für den touristischen Verkehr) leisten die Gemeinden mit Schiffsanlagestelle gesamthaft einen Beitrag von einem Drittel des kantonalen Beitrags. Bei der Uferschiffahrt auf dem Bodensee zahlen die Gemeinden freiwillig einen Beitrag von 50 Prozent. In all diesen Fällen werden die von der Fördermassnahme profitierenden Gemeinden wie bisher von Beginn weg in die Projekte miteinbezogen. Es kann auch Förderfälle geben, bei denen der Kanton auf eine Beteiligung der Gemeinden verzichtet, weil der Vorteil für die betroffenen Gemeinden nicht vorhanden ist (z.B. Finanzierungsbeitrag für den Zuckerrübenverlad). Die Beitragssätze der bisher festgelegten Gemeindeanteile lagen in der Vergangenheit zwischen 33.3 und 50 Prozent. Darauf abgestützt wird die Beitragsspanne im Gesetz neu auf 30 - 50 Prozent festgelegt (bisher 5 - 50 Prozent).

Die Übersicht A auf Seite 6 zeigt die finanzielle Beteiligung der Gemeinden an den einzelnen Fördermassnahmen zusammenfassend auf.

§ 13 Bemessung der Gemeindebeiträge

Die Kriterien zur Berechnung des Gemeindeverteilungsschlüssels bleiben unverändert, da sie sich bewährt haben. Gemäss Verteilungsschlüssel für das Jahr 2014 finanzieren die durch die Bahn erschlossenen 53 Gemeinden 89.1 Prozent des gesamten Gemeindeanteils. Die 27 durch den Bus erschlossenen Gemeinden haben einen Anteil von 10.9 Prozent. Mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebotes wird der Anteil der Bahngemeinden tendenziell noch steigen. Somit zahlen die Bahngemeinden auch den grössten Anteil des auf die Gemeinden entfallenden kantonalen Beitrags in den Bahninfrastrukturfonds. Die Beteiligung der Busgemeinden mit rund 10 Prozent ist dadurch gerechtfertigt, dass die Buspassagiere vielfach am nächsten Bahnhof auf die Bahn umsteigen.

Im Absatz 2 wird bei der Festlegung des Gemeindeanteils die Steuerkraft nicht mehr herangezogen, weil diese bereits bei der Berechnung des Finanzausgleichs gemäss Gesetz über den Finanzausgleich der Politischen Gemeinden (RB 613.1) berücksichtigt wird.

§ 14

Die Bestimmungen entsprechen inhaltlich unverändert dem § 15 des geltenden Rechts.

§ 15 Grosser Rat, Volk

Die bestehenden, auf die Kantonsverfassung abgestimmten Finanzkompetenzen sollen beibehalten werden. Statt die Finanzlimiten einzeln im Gesetz aufzuführen, wird neu auf die entsprechenden §§ 23 und 45 der Kantonsverfassung (KV; RB 101) verwiesen. Damit muss bei einer allfälligen Änderung der Finanzkompetenzen in der Kantonsverfassung das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht mehr revidiert werden. Für die neue Fördermassnahme „Beiträge an Verkehrsmittel“ (gemäss § 4 Abs. 3) soll der Grosse Rat abschliessend zuständig sein. Ergänzend sei erwähnt, dass die hier geregelten Finanzkompetenzen nicht auf den Beitrag des Kantons in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (§ 5 Abs. 1) Anwendung finden, da es sich dabei um eine gebundene Ausgabe handelt und demzufolge der Grosse Rat darüber nicht zu beschliessen hat. Im übrigen werden verschiedene Begriffe wie in den vorgehenden Paragraphen angepasst und präzisiert.

§ 16 Regierungsrat

Der Begriff „Verträge über Verkehrsleistungen“ wird durch „Angebotsvereinbarungen“ ersetzt. Für diese ist der Regierungsrat wie bisher abschliessend zuständig. Dies soll auch für eine allfällige Vorfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen gelten, welche vom Bund beschlossen worden sind. Seit der 1996 erfolgten Teilrevision des EBG ist es nicht mehr nötig, über die Deckung von Betriebsdefiziten zu entscheiden. Analog zum §

15 werden die Finanzlimiten des Regierungsrates nicht mehr einzeln erwähnt. Stattdessen wird auf § 45 KV verwiesen, wo diese geregelt sind.

§ 17 Departement

Diese Bestimmung stimmt inhaltlich mit § 19 des geltenden Gesetzes überein. Nur der Gesetzesverweis wird der neuen Paragraphennummerierung angepasst.

§ 18 Inkrafttreten

Der Regierungsrat ist für die Inkraftsetzung zuständig. Geplant ist diese auf den 1. Januar 2016, womit eine Übereinstimmung mit dem Inkrafttreten des revidierten Eisenbahngesetzes des Bundes erreicht würde.

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes kann das bisherige Gesetz aufgehoben werden.

VI. Antrag

Wir ersuchen Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Gesetzesentwurf Ihrer Beratung zu unterziehen und uns über die Beschlüsse in üblicher Weise zu benachrichtigen.

Der Präsident des Regierungsrates

Dr. Claudius Graf-Schelling

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach

Beilage

- Gesetzesentwurf des Regierungsrates