KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 25
Telefax +41 71 788 93 39
karin.rusch@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

An die
Mitglieder des Grossen Rates
sowie der Standeskommission
des Kantons Appenzell I.Rh.

Appenzell, 9. November 2012

Einladung zur Grossrats-Session

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I.Rh. versammelt sich am

Montag, 3. Dezember 2012, 09.00 Uhr, im Rathaus Appenzell,

zu einer Grossrats-Session. Sie werden gebeten, an den Verhandlungen des Rates teilzunehmen.

Traktandenliste

1. Eröffnung

Grossratspräsident Josef Schmid

2. Protokoll der Session vom 22. Oktober 2012

Grossratspräsident Josef Schmid

3. Voranschlag für den Kanton Appenzell I.Rh. für das Jahr 2013

40/1/2012	Antrag Standeskommission
40/1/2012	Antrag Staatswirtschaftliche Kommission
Referent:	Grossrat Thomas Bischofberger, Präsident Staatswirtschaftliche Kommission
Departementsvorsteher:	Säckelmeister Thomas Rechsteiner

4. Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung der Steuerparameter für das Jahr 2013

41/1/2012	Antrag Standeskommission
41/1/2012	Antrag Staatswirtschaftliche Kommission
Referent:	Grossrat Thomas Bischofberger, Präsident Staatswirtschaftliche Kommission
Departementsvorsteher:	Säckelmeister Thomas Rechsteiner

5. Finanzplan 2014 - 2018

42/1/2012	Antrag Standeskommission
Departementsvorsteher:	Säckelmeister Thomas Rechsteiner

6. Landsgemeindebeschluss betreffend Revision der Kantonsverfassung (Verordnungskompetenzen des Grossen Rates) (2. Lesung)

29/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Grossratspräsident Josef Schmid
Departementsvorsteher:	Landammann Carlo Schmid-Sutter

7. Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Polizeigesetzes (PolG)

43/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Grossrat Franz Fässler, Präsident Kommission für Recht und Sicherheit
Departementsvorsteher:	Landesfähnrich Martin Bürki

8. Landsgemeindebeschluss betreffend Erteilung eines Kredits für die Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen

27/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Grossrat Felix Bürki, Präsident Kommission für Wirtschaft
Departementsvorsteher:	Landammann Daniel Fässler

9. Landsgemeindebeschluss über einen Kredit für ein Archiv und einen Serverraum beim Zeughaus sowie Bauanpassungen im Zeughaus

44/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Grossrat Ruedi Ulmann, Präsident Kommission für öffentliche Bauten, Verkehr, Energie, Raumplanung, Umwelt
Departementsvorsteher:	Bauherr Stefan Sutter

10. Grossratsbeschluss betreffend Revision der Behördenverordnung (Entschädigung Standeskommission)

38/1/2012	Antrag Staatswirtschaftliche Kommission
Referent:	Grossrat Thomas Bischofberger, Präsident Staatswirtschaftliche Kommission

11. Grossratsbeschluss zur Revision der Verordnung über die Departemente (DepV)

45/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Landammann Carlo Schmid-Sutter

12. Grossratsbeschluss betreffend Revision der Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung (GebV)

46/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Grossrat Roland Dörig, Präsident Kommission für Soziales, Gesundheit, Erziehung, Bildung
Departementsvorsteherin:	Statthalter Antonia Fässler

13. Grossratsbeschluss zur Revision der Zivilstandsverordnung

47/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Grossrat Franz Fässler, Präsident Kommission für Recht und Sicherheit
Departementsvorsteher:	Landesfähnrich Martin Bürki

14. Verordnung über die wirtschaftliche Landesversorgung

39/1/2012	Antrag Standeskommission
Referent:	Grossrat Felix Bürki, Präsident Kommission für Wirtschaft
Departementsvorsteher:	Landammann Daniel Fässler

15. Bericht Kosten-Controlling bei Hochbauprojekten

48/1/2012	Bericht Standeskommission
Referent:	Bauherr Stefan Sutter

16. Landrechtsgesuche

49/1/2012	Berichte Standeskommission Mündlicher Antrag der Kommission für Recht und Sicherheit
Referent:	Grossrat Franz Fässler, Präsident Kommission für Recht und Sicherheit

17. Mitteilungen und Allfälliges

Grossratspräsident Josef Schmid

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission
Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Zur Kenntnis an:
Departemente des Kantons Appenzell I.Rh., Sekretariate

Voranschlag für den Kanton I.Rh. für das Jahr 2013

Der Voranschlag wird nach der Genehmigung durch den Grossen Rat in einem separaten Link unter Rubrik "Allgemeines" veröffentlicht.

Voranschlag 2013 für den Kanton Appenzell I.Rh.

Der Voranschlag für das Jahr 2013 und die Finanzplanung für die Jahre 2014-2018 wurden dem Grossen Rat zugestellt. Für Details zu Budget und Finanzplanung verweisen wir auf die ausführlichen Kommentare der Standeskommission.

Die Standeskommission (StK) budgetiert für das Jahr 2013 in der Laufenden Rechnung bei Einnahmen von Fr. 135.6 Mio. und Ausgaben von Fr. 143.2 Mio. einen Ausgabenüberschuss von Fr. 7.6 Mio. Die Rechnungen für Abwasser, Strassen und Abfälle schliessen ausgeglichen ab. Die Investitionsrechnung (ohne Abwasser, Strassen und Abfälle) zeigt Bruttoinvestitionen von Fr. 12.0 Mio.

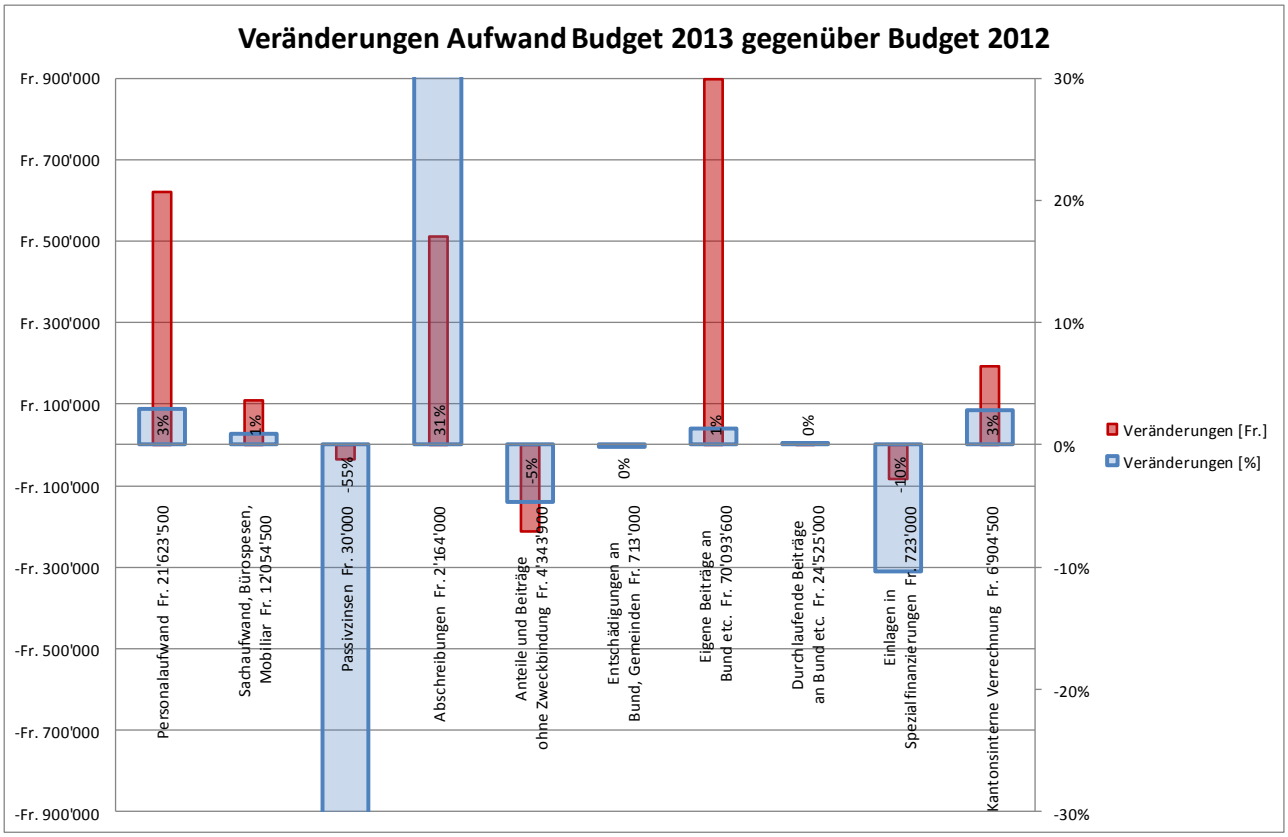
Der Kanton erwartet ein Gesamtfinanzierungsdefizit von Fr. 20.562 Mio. bei Nettoinvestitionen von Fr. 21.249 Mio., was einer Eigenfinanzierung von Fr. 0.687 Mio. entspricht. Der Eigenfinanzierungsgrad beträgt 3% (Rechnung 2010: 171%, Rechnung 2011: 98%, Budget 2012: -6%). Dank freier flüssiger Mittel ist die Finanzierung der budgetierten Investitionen gesichert.

Die Staatswirtschaftliche Kommission (StwK) nimmt zu folgenden Punkten Stellung:

1 Laufende Rechnung 2013

Bei der Laufenden Rechnung wird ein Defizit von Fr. 7.6 Mio. budgetiert, was eine Verbesserung gegenüber dem Budget 2012 von Fr. 1.4 Mio. darstellt. Diese ist auf Mehraufwände von Fr. 2 Mio. und Mehreinnahmen von Fr. 3.4 Mio. zurückzuführen.

1.1 Aufwandveränderungen

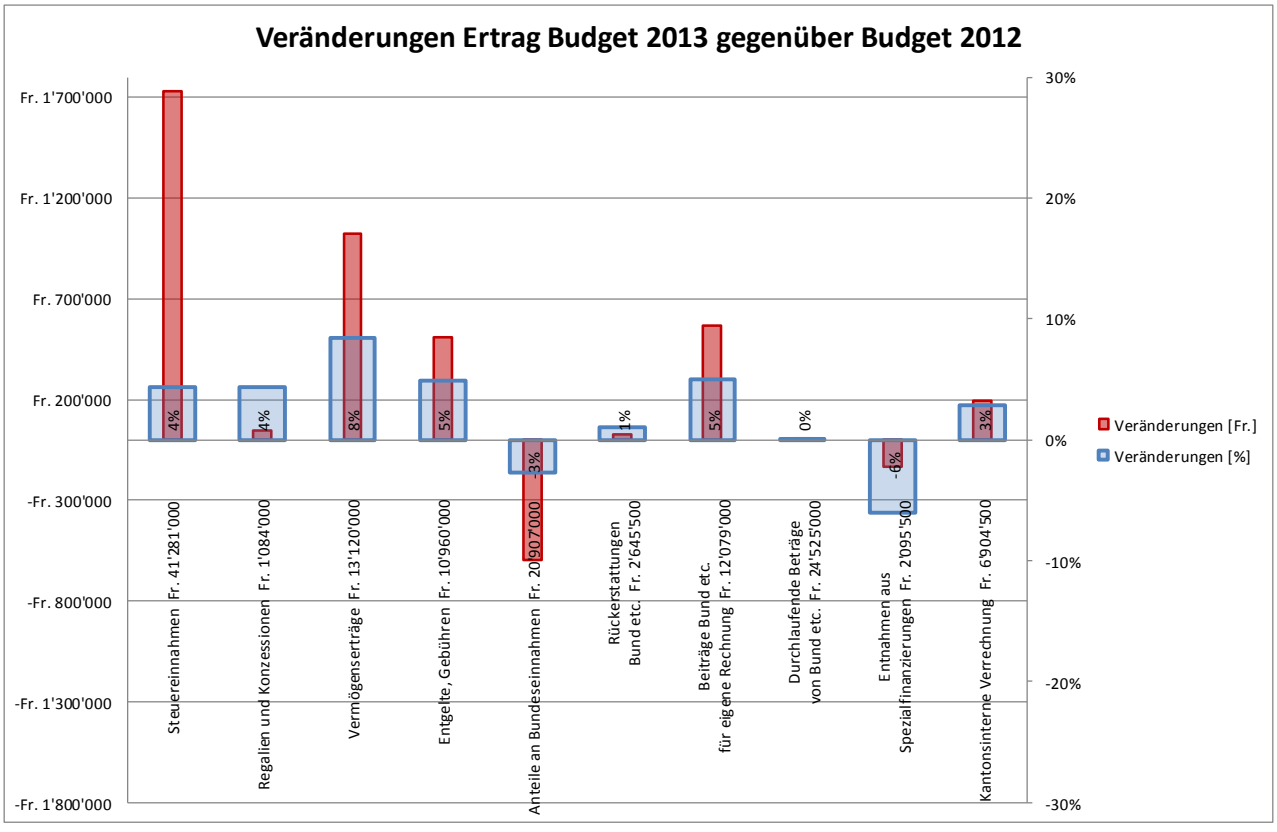


Die Mehr- und Minderaufwände sind im Kommentar der Standeskommission erläutert.

Gemäss Vorschlag der StK sollen im Jahr 2013 kein Teuerungsausgleich und keine generellen Lohnerhöhungen gewährt werden. Individuelle Anpassungen sind jedoch geplant. Zudem verzichtet sie auf die Budgetierung eines allfälligen neuen Besoldungssystems für die StK.
Aufgrund der Tatsache, dass für das Jahr 2012 eine negative Teuerung von ca. -0.5% erwartet wird und in Anbetracht der angespannten finanziellen Situation des Kantons erachtet es die StwK als angebracht, keine generellen Gehaltsanpassungen vorzunehmen. Bezüglich der Entschädigung der StK ist die StwK jedoch der Meinung, dass eine Anpassung der Grundentschädigung und ein Systemwechsel (Pauschalspesen, pauschale Sitzungsgelder) vollzogen werden sollten. Aufgrund der erwähnten finanziellen Situation des Kantons sollen diese jedoch nicht im ursprünglich vorgeschlagenen Rahmen (vgl. Anpassungen BehV) vorgenommen werden. Die StwK wird entsprechende Anträge in der Budgetdebatte einbringen.

Der Anstieg der Personalkosten ist einerseits auf die individuellen Massnahmen, aber auch auf Anpassungen des Stellenplans, sowie auf befristete Doppelbesetzungen von einzelnen Stellen aufgrund von Pensionierungen zurückzuführen.

1.2 Ertragsveränderung



Der für 2013 budgetierte ordentliche Steuereingang wird mit einem Wachstum von 2% gegenüber dem Budget 2012 angenommen.
Für die Berechnung des NFA werden neu die Jahre 2007 bis 2009 als Grundlage genommen. Durch die Verbesserung im Rating gegenüber anderen Kantonen erhält der Kanton 2013 Fr. 1.5 Mio. weniger Finanzausgleich.

Das Eidg. Finanzdepartement (EFD) und die Schweizerische Nationalbank (SNB) haben eine neue Vereinbarung über die Gewinnausschüttung der SNB unterzeichnet. Diese gilt für die Geschäftsjahre 2011 bis 2015. Unter der Voraussetzung einer positiven Ausschüttungsreserve bezahlt die SNB künftig jährlich Fr. 1 Mia. an Bund und Kantone. Für das Jahr 2013 wird daher wieder der im Jahr 2012 ausbezahlte Betrag von Fr. 1.3 Mio. budgetiert.

2 Investitionsrechnung

2.1 Investitionen (ohne Abwasser und Strassennetz)

Das budgetierte Brutto-Investitionsvolumen für das Jahr 2013 beläuft sich auf Fr. 12 Mio. Die Nettoinvestitionen, d.h. die Investitionen nach Abzug von Beiträgen, sind mit Fr. 11.3 Mio. gegenüber dem Voranschlag 2012 mit Fr. 9.4 Mio. rund Fr. 2 Mio. höher veranschlagt. Diese sind primär durch Investitionen in das Alters- und Pflegeheim von Fr. 4.0 Mio. sowie durch den Neubau des Archiv- und Serverraums von Fr. 3.2 Mio. begründet.

3 Voranschläge separate Rechnungen

Für die Rechnungen Abwasser, Strassen und Abfälle verweisen wir auf den ausführlichen Kommentar der StK.

Für das Budget von Spital, Pflegeheim und Bürgerheim verweisen wir auf den ausführlichen Kommentar der StK.

Der Kantonsbeitrag für das Spital reduziert sich von Fr. 5.2 Mio. im Budget 2012 auf Fr. 4.3 Mio. im Budget 2013. Insbesondere durch höhere Fallzahlen im Bereich der Orthopädie soll eine Verringerung des Beitrags erzielt werden.

Der Defizitbeitrag für das Gymnasium St. Antonius verringert sich gegenüber dem Budget 2012 um Fr. 0.2 Mio. auf Fr. 5.5 Mio.

4 Finanzplanung

Die Finanzplanung soll die Entwicklung der Kantonsfinanzen in den Jahren 2014-2018 aufzeigen. Wir verweisen auf den Kommentar der Standeskommission.

5 Investitionsplanung

Der Investitionsplan wurde von der StK überarbeitet und die einzelnen Projekte priorisiert. Aus dem Investitionsplan ist ersichtlich, dass in den kommenden Jahren grosse Investitionen in verschiedenen Bereichen anstehen. Alternative Finanzierungsmodelle (Pensionskasse des Kantons, private Investoren usw.) sind bei einzelnen Investitionsvorhaben weiterhin zu prüfen.

6 Bemerkungen StwK

Der Kanton weist im Budget der Laufenden Rechnung ein strukturelles Defizit auf. In Anbetracht der guten Ausgangssituation des Kantons (freie flüssige Mittel, abgeschriebene Infrastrukturen) kann dieses Defizit im Moment gedeckt und die geplanten Investitionen können getätigt werden. Aufgrund der Tatsache, dass sich unsere finanzielle Situation ohne das Einleiten von Gegenmassnahmen weiter verschlechtern wird (Finanzplan 2014-2018) und weitere grössere Investitionen auf uns zukommen, sieht die StwK weiterhin Handlungsbedarf. Das Budgetdefizit konnte zwar gegenüber 2012 um Fr. 1.4 Mio. reduziert werden, ist aber mit Fr. 7.6 Mio. immer noch hoch. Es ist notwendig, dass die StK die Kostenoptimierungen weiterführt, sowie Mittel und Wege aufzeigt, wie das strukturelle Defizit der Laufenden Rechnung künftig zu reduzieren ist. Dies unter Einbezug der Entwicklung des Stellenetats der Verwaltung, des Gymnasiums und des Spitals als grosse Ausgabeposten sowie möglicher Entwicklungen auf Seiten der Einnahmen.

Die StwK ist der Ansicht, dass Erweiterungen des Stellenetats nur mit Zurückhaltung vorgenommen werden dürfen. Die StK soll daher über absehbare Etatanpassungen der nächsten drei Jahre im Hinblick auf die Aufgabenentwicklungen und im Sinne einer Gesamtschau dem Grossen Rat im Rahmen des Budgets 2014 Bericht erstatten.

Mit Blick auf die Entwicklung der Schülerzahlen (demographische Gründe, auswärtige Schülerinnen und Schüler) am Gymnasium, erwartet die StwK eine entsprechende Strategie der StK, die aufzeigt, welche Herausforderungen in diesem Bereich anstehen und wie sie angegangen werden.

7 Festsetzung der Steuerparameter für das Jahr 2013

Die Standeskommission schlägt vor:

1. Die Steuersätze für natürliche Personen bei 96% zu belassen.
2. Der Gewinnsteuersatz für Staats-, Bezirks- und Gemeindesteuern der juristischen Personen soll auch für das Jahr 2013 8% betragen.
3. Der Kapitalsteuersatz für Staats-, Bezirks- und Gemeindesteuern der Holding- und Verwaltungsgesellschaften soll für das Jahr 2013 bei 0.05 Promille belassen werden.
4. Der Kapitalsteuersatz für Staats-, Bezirks- und Gemeindesteuern der übrigen juristischen Personen soll für das Jahr 2013 bei 0.5 Promille belassen werden.
5. Der reduzierte Satz für die Besteuerung von Dividenden, Gewinnanteilen, Liquidationsüberschüssen und geldwerten Vorteilen aus Kapitalgesellschaften soll auch für das Jahr 2013 40% betragen.

8 Anträge an den Grossen Rat

Die StwK beantragt dem Grossen Rat, vom vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen, den Voranschlag zu diskutieren und zu genehmigen.

Die Entschädigungen inkl. Spesen der StK sind gemäss dem Antrag der StwK zur BehV im Konto 2000 anzupassen. Aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre geht die StwK von Mehrausgaben von rund Fr. 50'000.-- aus. Das budgetierte Defizit der Laufenden Rechnung vergrössert sich entsprechend.

Der Antrag der Standeskommission betreffend der Steuerparameter für das Jahr 2013 ist zu genehmigen.

Appenzell, 9. November 2012

Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung der Steuerparameter für das Jahr 2013

vom

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I.Rh.,
gestützt auf Art. 3 Abs. 2 lit. a, Art. 38 Abs. 4, Art. 67 und Art. 75 Abs. 1 des Steuergesetzes vom 25. April 1999,

beschliesst:

I.

1. Der Steuerfuss für die Staatssteuer der natürlichen Personen für das Jahr 2013 beträgt 96 %.
2. Der Gewinnsteuersatz für die Staats-, Bezirks- und Gemeindesteuern der juristischen Personen für das Jahr 2013 beträgt 8 %.
3. Der Kapitalsteuersatz für die Staats-, Bezirks- und Gemeindesteuern der Holding- und Verwaltungsgesellschaften für das Jahr 2013 beträgt 0.05 Promille.
4. Der Kapitalsteuersatz für die Staats-, Bezirks- und Gemeindesteuern der übrigen juristischen Personen für das Jahr 2013 beträgt 0.5 Promille.
5. Der reduzierte Satz für die Besteuerung von Dividenden, Gewinnanteilen, Liquidationsüberschüssen und geldwerten Vorteilen aus Kapitalgesellschaften für das Jahr 2013 beträgt 40 %.

II.

Dieser Beschluss tritt mit Annahme durch den Grossen Rat in Kraft.

Appenzell,

Namens des Grossen Rates
Der Präsident: Der Ratschreiber:

41/1/2012: Antrag Standeskommission

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung der Steuerparameter für das Jahr 2013

1. Ausgangslage

In Ausführung der Bestimmungen nach Art. 3 Abs. 2 lit. a, Art. 38 Abs. 4, Art. 67 und Art. 75 Abs. 1 des Steuergesetzes vom 25. April 1999 (StG) legt der Grosse Rat jährlich den Steuerfuss für die natürlichen und juristischen Personen, den Satz für die Gewinnsteuer sowie für die Kapitalsteuern und die Besteuerung von Dividenden, Gewinnanteilen, Liquidationsüberschüssen und geldwerten Vorteilen fest.

2. Bemerkungen zum Grossratsbeschluss

Der Voranschlag 2013, aber auch die Finanzplanung für die Jahre 2014-2018 zeigen erneut einen erhöhten Investitionsbedarf und steigende Aufwände in der Laufenden Rechnung. Die gleiche Konstellation bestand schon in den Vorjahren. Bereits damals wurde aber darauf hingewiesen, dass die Prognosen mit verschiedenen Unsicherheiten behaftet sind. Dies gilt noch heute.

Auf der Einnahmenseite können vor allem die künftigen Steuereinnahmen derzeit nur annäherungsweise bestimmt werden. Die Auswirkungen der letzten Steuergesetzrevision, die am 1. Januar 2011 in Kraft trat, lassen sich erst mit Abschluss der Staatsrechnung 2012 genauer abschätzen. Erst dann wird sich zeigen, inwieweit die Steuergesetzrevision die Dividendenpolitik und die Lohnausschüttung bei den Unternehmern beeinflusst und ob die höhere Wettbewerbsattraktivität zu mehr Steuersubstrat führt als mit den reduzierten Steuereinnahmen weggefallen ist.

Die Innerrhoder Steuerpolitik hat sich in der Vergangenheit durch Verlässlichkeit und Kontinuität ausgezeichnet. Von diesem Pfad soll nicht abgewichen werden.

Die Standeskommission ist vor diesem Hintergrund überzeugt, dass trotz markanten Budgetdefizits für das Jahr 2013 an den bisherigen Steuerparametern festgehalten werden soll.

3. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf den Grossratsbeschluss betreffend Festsetzung der Steuerparameter für das Jahr 2013 einzutreten und diesen im vorgelegten Sinne zu verabschieden.

Appenzell, 23. Oktober 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann:	Der Ratschreiber:
Carlo Schmid-Sutter	Markus Dörig

Finanzplanung 2014 - 2018

Die Angaben betreffend Finanzplanung 2014 - 2018
werden zusammen mit dem Voranschlag nach der
Genehmigung durch den Grossen Rat veröffentlicht.

Landsgemeindebeschluss betreffend Revision der Kantonsverfassung

vom

Die Landsgemeinde des Kantons Appenzell I. Rh.,
in Revision der Kantonsverfassung vom 24. Wintermonat 1872 (KV),

beschliesst:

I.

Art. 1 Abs. 3 letzter Satz lautet neu:

Der Grosse Rat regelt das Erforderliche durch Verordnung.

II.

Art. 27 Abs. 3 lautet neu:

[3]Er beschliesst über den Beitritt zu Konkordaten, entscheidet über deren Abänderung und deren Kündigung und kann den Vollzug regeln.

III.

Art. 29 Abs. 1 lautet neu:

[1]Der Grosse Rat überwacht den Geschäftsgang aller Behörden. Er kann die Rechte und Pflichten der kantonalen Behörden und Angestellten regeln sowie die kantonale Verwaltungsorganisation festlegen, einschliesslich des Gebührenwesens. Er regelt für die kantonale Versicherungskasse das Erforderliche.

IV.

Der Beschluss tritt mit Annahme durch die Landsgemeinde in Kraft.

Appenzell,

Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Polizeigesetzes (PolG)

vom

Die Landsgemeinde des Kantons Appenzell I.Rh.,
in Revision des Polizeigesetzes vom 29. April 2001 (PolG),

beschliesst:

I.

Art. 8a wird eingefügt:

Computergestützte interkantonale Zusammenarbeit

[1]Die Kantonspolizei vollzieht die Interkantonale Vereinbarung über die computergestützte Zusammenarbeit der Kantone bei der Aufklärung von Gewaltdelikten (ViCLAS-Vereinbarung).

[2]Über die Löschungsfristen in Fällen erheblicher Wiederholungsgefahr im Sinne von Art. 13 Abs. 1 lit. b ViCLAS-Vereinbarung entscheidet das Zwangsmassnahmengericht.

[3]Die Standeskommission bestimmt die Behörden, die für die Meldung der löschungspflichtigen Daten und des Fristenstillstands während des Vollzugs einer Freiheitsstrafe oder einer Massnahme zuständig sind (Art. 13 Abs. 3 ViCLAS-Vereinbarung).

II.

Dieser Beschluss tritt mit Annahme durch die Landsgemeinde in Kraft.

Appenzell,

Namens der Landsgemeinde
(Unterschriften)

43/1/2012: Antrag Standeskommission

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Landsgemeindebeschluss betreffend Revision des Polizeigesetzes

1. Ausgangslage

Seit Mai 2003 betreibt die Kantonspolizei Bern als Lizenznehmerin der Royal Canadian Mounted Police das so genannte Violent Crime Linkage Analysis System (ViCLAS) im Pilotbetrieb. Dabei handelt es sich um ein computergestütztes Analysesystem, das polizeiliche Daten kantonsübergreifend zusammenführt und im Sinne einer operativen Fallanalyse verarbeitet. Die Analyse erfolgt aufgrund der Muster von Straftaten und von Verhaltensmerkmalen erfasster Täter. ViCLAS zielt dabei auf eine effiziente Bekämpfung von seriellen Gewalt- und Sexualdelikten und wird in verschiedenen Staaten in Mitteleuropa eingesetzt. Das Instrument hat sich in der Praxis gut bewährt.

Aufgrund der positiven Erfahrung mit ViCLAS beschloss die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) am 2. April 2009, ViCLAS für alle Kantone zugänglich zu machen. Sie verabschiedete hierzu die "Interkantonale Vereinbarung über die computergestützte Zusammenarbeit der Kantone bei der Aufklärung von Gewaltdelikten" (ViCLAS-Vereinbarung). Die Standeskommission hat mit Beschluss vom 30. März 2010 die ViCLAS-Vereinbarung für den Kanton Appenzell I.Rh. auf den 1. Mai 2010 in Kraft gesetzt.

Für die Umsetzung der ViCLAS-Vereinbarung sind kantonale Ausführungsbestimmungen notwendig. So sind kantonale Koordinatoren zu bezeichnen, die für den Informationsaustausch mit den Aussenstellen und der Zentralstelle zuständig sind. Weiter ist für die Verlängerung der Aufbewahrung von ViCLAS-Datensätzen eine richterliche Behörde zu bezeichnen. Schliesslich sind im kantonalen Recht die Behörden zu bestimmen, die für die Meldung der löschungspflichtigen Daten und des Fristestillstands während des Vollzugs einer Freiheitsstrafe oder einer Massnahme zuständig sind. Es erscheint sachgerecht, diese Ausführungsbestimmungen im kantonalen Polizeirecht zu verankern.

2. Bemerkungen zu den einzelnen Revisionspunkten

Art. 8a

Die Kantonspolizei soll die ViCLAS-Vereinbarung vollziehen. Sie wird zwei Angehörige des Korps als Koordinatoren für den Informationsaustausch mit den Aussenstellen und mit der Zentralstelle bezeichnen (Art. 5 Abs. 3 ViCLAS-Vereinbarung).

Über die Löschungsfristen in Fällen mit erheblicher Wiederholungsgefahr (Art. 13 Abs. 1 lit. b ViCLAS-Vereinbarung) entscheidet das Zwangsmassnahmengericht. Gemäss Art. 8 des Einführungsgesetzes zur Schweizerischen Strafprozessordnung vom 26. April 2009 (EG StPO) ist dies der Einzelrichter des Bezirksgerichts.

Die Standeskommission wird ermächtigt, die Behörden, die für die Meldung der löschungspflichtigen Daten und des Fristenstillstands während des Vollzugs einer Freiheitsstrafe oder einer Massnahme zuständig sind, zu bestimmen (Art. 13 Abs. 3 ViCLAS-Vereinbarung).

3. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf die Beratung des Landsgemeindebeschlusses einzutreten und diesen der Landsgemeinde 2013 im befürwortenden Sinne zu unterbreiten.

Appenzell, 25. September 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann:	Der Ratschreiber:
Carlo Schmid-Sutter	Markus Dörig

Landsgemeindebeschluss betreffend Erteilung eines Kredits für die Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen AG

vom

Die Landsgemeinde des Kantons Appenzell I.Rh.,

beschliesst:

I.

An die Realisierung der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen wird ein Kredit von insgesamt Fr. 7'026'000.-- gewährt.

II.

[1]Teuerungsbedingte Mehrkosten sowie weitere projektbedingte, unvorhergesehene Zusatzkosten bis 10% unterstehen der Genehmigung der Standeskommission.

[2]Bei projektbedingten Zusatzkosten über 10% gelten die Bestimmungen von Art. 7ter der Kantonsverfassung vom 24. Wintermonat 1872.

[3]Die Standeskommission wird ermächtigt, im Rahmen des genehmigten Kredits Konzeptänderungen in Absprache mit den Kantonen Appenzell A.Rh. und St.Gallen sowie dem Bund zu beschliessen, soweit diese aus betrieblichen Gründen notwendig sind und das Gesamtkonzept dadurch nicht wesentlich geändert wird.

III.

Dieser Beschluss tritt mit Annahme durch die Landsgemeinde in Kraft.

Appenzell,

Namens der Landsgemeinde
(Unterschriften)

27/1/2012: Antrag Standeskommission

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Landsgemeindebeschluss betreffend Erteilung eines Kredits für die Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen AG

Zusammenfassung

Die Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen (DML) ist ein Bahninfrastrukturprojekt der Appenzeller Bahnen AG (AB) und ein Schlüsselprojekt im öffentlichen Agglomerationsverkehr im Grossraum St.Gallen-Appenzellerland.

Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms St.Gallen/Arbon-Rorschach aus dem Jahre 2007. Die DML ist eine Stärke des Programms, weshalb der Bund die DML in die Liste der A-Projekte aufgenommen und seine Mittel zur Realisierung ab 2011 freigegeben hat. Das ausserordentlich gute Kosten-Nutzen-Verhältnis der DML trägt wesentlich dazu bei, dass sich der Bund mit 40% an den Investitionskosten beteiligen wird.

Kernprojekte der Infrastrukturausbauten für die DML sind:

- Ausbau des AB-Bahnhofs St.Gallen zum Durchgangsbahnhof;
- Doppelspur mit neuer Haltestelle im Güterbahnhof St.Gallen;
- Neubaustrecke mit dem Tunnel Ruckhalde und der neuen Haltestelle Riethüsli;
- Verlängerung der Kreuzungsstelle Lustmühle.

Mit der DML werden namentlich die folgenden Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Kapazitäten für einen attraktiven Kurzstreckenverkehr (Viertelstundentakt, stündliche Eilzüge);
- bessere Erreichbarkeit der Innenstadt dank Durchbindung der Linien Appenzell-St.Gallen und St.Gallen-Trogen;
- kürzere Reisezeiten und gute Anschlussverbindungen (insbesondere im weiter ausgebauten Knoten St.Gallen) für Pendler, Schüler und Touristen;
- komfortable und behindertengerechte Niederflurzüge;
- mehr Sicherheit durch Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen;
- Reduktion der Investitionen und der Betriebskosten durch Wegfall der Zahnradstrecke und dank Durchbindung;
- Verlagerung der Nachfrage von der Strasse auf die Bahn;
- Erhöhung der Standortattraktivität der Region.

Die beiden Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel mit Investitionskosten von total Fr. 65.5 Mio. (bzw. Fr. 60.5 Mio. nach Abzug des Strassenbaubeitrags des Kantons St.Gallen von Fr. 5 Mio.) werden durch den Bund mit einem Anteil von 40% im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes mitfinanziert. Die restlichen 60% tragen die drei Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen nach einem durch die Regierungen der drei Kantone festgelegten Kostenteiler. Der Anteil von Appenzell I.Rh. beträgt hier Fr. 6.092 Mio.

Die übrigen Teilprojekte mit Investitionskosten von Fr. 24.41 Mio. werden über die ordentlichen Investitionsdarlehen gemäss Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes finanziert. Davon wird der Bund Fr. 16.378 Mio. übernehmen. Der Anteil von Appenzell I.Rh. beträgt Fr. 934'000.--. Über dieses Darlehen wird ebenfalls in dieser Vorlage entschieden, sodass es im Kanton Appenzell I.Rh. um einen Kredit von insgesamt Fr. 7.026 Mio. geht.

Mit der DML kann die jährliche Abgeltung von Bund und Kantonen voraussichtlich um mehr als Fr. 2 Mio. auf Fr. 12.3 Mio. gesenkt werden. Kann dieses Ziel erreicht werden, ergibt dies für Appenzell I.Rh. eine Reduktion des Kostenbeitrags um fast Fr. 190'000.-- pro Jahr. Eine unveränderte Weiterführung des heutigen Betriebskonzepts der zwei getrennten Bahnlinien Appenzell-St.Gallen und St.Gallen-Trogen sowie der Beibehaltung der Zahnradstrecke in der Ruckhalde würde mit dem nötigen Fahrzeugersatz auf der Linie Appenzell-St.Gallen zu einem Abgeltungsbedarf von jährlich Fr. 14.4 Mio. führen. Damit würde die Abgeltung, die im Jahre 2011 nach Abzug des Bundesbeitrags Fr. 679'000.-- betrug, unverändert bleiben.

Die DML bildet den Grundstein zu einer modernen und nachhaltigen Agglomerationsbahn mit einem hohen Kundennutzen. Erst sie ermöglicht zu einem späteren Zeitpunkt weitere Verbesserungen wie zusätzliche Angebotsausbauten, Beschleunigung der Fahrzeiten oder die Einbindung in eine Stadtbahn St.Gallen.

A. Ausgangslage

1. Agglomerationspolitik des Bundes

Mit dem Bericht zur "Agglomerationspolitik des Bundes" vom 19. Dezember 2001 hat der Bundesrat das Startzeichen für ein verstärktes Engagement des Bundes im urbanen Raum gegeben. Der Bund will unter anderem seine Tätigkeiten vermehrt auf die Bedürfnisse der Agglomerationen ausrichten - ohne dabei den ländlichen Raum zu vernachlässigen. Zudem will er die Zusammenarbeit Bund-Kantone-Städte sowie in den Agglomerationen fördern. Im Zentrum der Bundespolitik stehen die Unterstützung von Modellvorhaben und die Einführung von Agglomerationsprogrammen.

Mit dem Agglomerationsprogramm wird den Agglomerationen ein neues Instrument zur Verfügung gestellt. Es soll sie bei der Lösung ihrer prioritären Probleme unterstützen. Die Kantone bzw. Agglomerationen sind in der Bestimmung der Inhalte des Agglomerationspro-

gramms grundsätzlich frei. Hingegen knüpft der Bund eine Mitfinanzierung im Agglomerationsverkehr an inhaltliche Mindestanforderungen im Bereich Siedlung, Verkehr und Umwelt. Das Agglomerationsprogramm muss den Nachweis erbringen, dass die Siedlungsentwicklung und der Verkehr aufeinander abgestimmt sind und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt reduziert werden. Es ist das Ziel, Siedlungsstrukturen zu gewährleisten, die das Verkehrsaufkommen möglichst gering halten und eine effiziente Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ermöglichen.

Im Bereich des Agglomerationsverkehrs stellt der Bund eine Teilfinanzierung von 30% bis 50% an Schlüsselprojekte aus dem Bereich Verkehr innerhalb eines Agglomerationsprogramms in Aussicht, wenn die Qualität der Verkehrssysteme verbessert, die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert, die Verkehrssicherheit erhöht, die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch vermindert werden sowie ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitions- und der Betriebskosten besteht.

Zur Bewältigung der Verkehrsprobleme kann der Bund gestützt auf das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG; SR 725.13) bis zum Jahre 2027 Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in Städten oder Agglomerationen leisten, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen. Dafür stehen Fr. 6 Mia. zur Verfügung, davon Fr. 2.56 Mia. für dringende Projekte und Fr. 3.44 Mia. für Agglomerationsprogramme.

2. Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach

Am Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach beteiligen sich die Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie die Vereinigung der Gemeinden der Region Appenzell A.Rh.-St.Gallen-Bodensee. Einbezogen in die Erarbeitung des Programms war zudem der Kanton Appenzell I.Rh., der ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegt.

Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Agglomeration St.Gallen/Arbon-Rorschach will die polyzentrische Siedlungsstruktur erhalten, um die Versorgungsfunktionen des Agglomerationszentrums St.Gallen und der Nebenzentren zu stützen. Eine kompakte Siedlungsstruktur und eine hohe Nutzungsmischung sollen die Wege und die Mobilität klein halten. Die Siedlungsentwicklung soll nach innen und auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet erfolgen.

Im Agglomerationsprogramm sind folgende Wirkungsziele festgelegt:

1. Vermeiden langer Wege (Reduktion der Verkehrsnachfrage);
2. Umlagern der Wege auf effiziente Verkehrsmittel (wesensgerechter Verkehrsmitteleinsatz/Umlagerung auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr);
3. Optimieren der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (Effizienzsteigerung durch Beseitigung punktueller Schwachstellen und betriebliche Optimierungen);
4. Ausbauen der Verkehrsinfrastruktur (Kapazitätserweiterung des Netzes durch Neubauten).

Als zentrale Infrastrukturmassnahmen haben die Trägerkantone des Agglomerationsprogramms unter anderem festgelegt:

- Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen mit neuem Riethüslitunnel (im Agglomerationsprogramm "Stadtbahn Süd" genannt);
- Eigentrassierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs in St.Gallen;
- Entlastung und Aufwertung der Nebenzentren (Arbon, Rorschach, Gossau, Herisau und Appenzell).

Das Agglomerationsprogramm ist am 21. Dezember 2007 dem Bund zur Prüfung eingereicht worden. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogrammträgerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrsinfrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

In seinem Prüfbericht vom 30. Oktober 2009 hält das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) fest, dass die konsequente und gezielte Weiterführung des Ausbaus des S-Bahnsystems inklusive der DML eine Stärke des Programms ist.

Gestützt auf die Prüfungsresultate hat das ARE dem eidgenössischen Parlament einen Beitragssatz von 40% an die mitfinanzierten Massnahmen beantragt. Dieser Antrag ist vom eidgenössischen Parlament am 21. September 2010 zum Beschluss erhoben worden. Wesentlichen Einfluss auf die gute Bewertung hatten die tiefen Kosten und das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis des ganzen Massnahmenpakets.

Im Agglomerationsprogramm ist die DML mit Kosten von Fr. 60 Mio. (Stand März 2008) bzw. Fr. 52.05 Mio. (Infrastrukturkostenfonds des Bundes, Kostenstand Oktober 2005, exkl. Mehrwertsteuer) als sogenanntes A-Projekt enthalten. Dies ergibt einen Bundesbeitrag von Fr. 20.82 Mio. (40% von Fr. 52.05 Mio.). Im Prüfbericht des Bundes wird explizit festgehalten, dass die übrigen Kosten der DML aus dem ordentlichen Budget der AB unter Mitfinanzierung des Bundes und der Kantone (gemäss Eisenbahngesetz) zu finanzieren sind.

Für die A-Projekte, zu denen die DML gehört, hat der Bund die Mittel für die Realisierung ab 2011 grundsätzlich freigegeben. Ende 2010/Anfang 2011 haben die Kantone Appenzell A.Rh., St.Gallen und Thurgau sowie die Vereinigung der Gemeinden der Region Appenzell A.Rh.-St.Gallen-Bodensee als regionale Trägerschaft der Leistungsvereinbarung für die Umsetzung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen und Massnahmenpakete zugestimmt. Die Leistungsvereinbarung wurde am 7. April 2011 durch die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation unterzeichnet und in Kraft gesetzt.

Die Leistungsvereinbarung bildet die Voraussetzung für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) und den für die Massnahme zuständigen Kantonen sowie der Transportunternehmung. Diese kann erst abgeschlossen werden, wenn die Massnahme baureif und die Finanzierung gesichert ist.

3. Konzept öffentlicher Regionalverkehr Appenzell I.Rh.

Der Kanton Appenzell I.Rh. unterstützt konzessionierte Verkehrsunternehmungen entsprechend dem Gesetz über Beiträge an öffentliche Verkehrsunternehmen (GS 740.300) im Rahmen der Bundesgesetzgebung. Sind gleichzeitig andere Kantone am Betrieb einer konzessionierten Verkehrsunternehmung beteiligt oder interessiert, setzt die Leistung eines Kantonsbeitrags angemessene Beiträge der anderen Kantone voraus.

Politisch unterstützt die Standeskommission die Bemühungen um eine möglichst gute Anbindung der Ostschweiz an das schweizerische und europäische Schienennetz. Die Positionen der Kantone Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. sind mit den Interessen des Kantons St.Gallen (massgebend geprägt durch die Stadt St.Gallen) meist deckungsgleich. Klare Differenzen bestehen in Bezug auf die künftige Haltepolitik für den Knoten Gossau.

4. Angebotsentwicklungen in der Ostschweiz

a) *S-Bahn St.Gallen 2013*

Die vom Bund bereits beschlossenen und finanzierten Beschleunigungsmassnahmen im Fernverkehr werden durch gezielte weitere Investitionen für den Regionalverkehr ergänzt. Diese Investitionen werden im Kanton St.Gallen unter dem Titel S-Bahn St.Gallen 2013 realisiert. Die S-Bahn St.Gallen 2013 hat auch positive Auswirkungen auf Appenzell I.Rh.

Das Konzept S-Bahn St.Gallen 2013 sieht im Grundsatz ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 den Halbstundentakt und im Kernbereich der Agglomeration St.Gallen den Viertelstundentakt vor. Der Rheintalexpress (REX) und der Voralpenexpress (VAE) übernehmen die schnelle Verbindung der südlichen Teile des Kantons St.Gallen mit der Stadt St.Gallen. Der REX wird beschleunigt und erhält in Sargans einen optimierten Anschluss an

den Intercity nach Zürich HB. Die Anschlüsse auf dem gesamten St.Galler S-Bahn-Netz sowie an die nationalen Verbindungen werden optimiert. Den Investitionsbeitrag des Kantons St.Gallen von Fr. 50 Mio. an den Ausbau der S-Bahn St.Gallen 2013 haben die St.Galler Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 26. September 2010 mit einem Ja-Stimmenanteil vom 80.8% gutgeheissen.

Mit der S-Bahn St.Gallen 2013 wird das Bahnangebot auf Ende 2013 um rund 30% erhöht. Im südlichen Kantonsteil von St.Gallen erfolgt zwischen Altstätten und Uznach eine Verdoppelung des Angebots zum Halbstundentakt zwischen den grösseren Bahnhöfen. In der Agglomeration St.Gallen werden die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt geschaffen. Die Leistungssteigerung wird durch einen gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur möglich, die erhebliche Effizienzsteigerungen und damit tiefere Kosten je Zugskilometer bringt.

b) *Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung*

Für den Angebotsausbau im Rahmen des Projekts Angebotsplanung Ost 1. Teilergänzung (AP Ost 1. TE) wird im Regionalverkehr bis Ende 2018 der exakte Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien angestrebt. Ziele sind optimierte Anschlüsse in den Knoten St.Gallen und Sargans sowie die Einbindung der grenznahen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen durch Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen. Im Fernverkehr steht auf dem Korridor Zürich-St.Gallen eine Fahrzeit von weniger als 60 Minuten zur Diskussion und der internationale Verkehr nach München soll in den nationalen Takt eingebunden werden.

Diese Zielsetzungen können mit den beschlossenen Massnahmen im Fernverkehr auf nationaler Ebene sowie der Umsetzung der S-Bahn St.Gallen 2013 weitgehend erreicht werden. Hingegen ist es im überlasteten Abschnitt Zürich-Winterthur nicht gelungen, die Inbetriebnahme aller notwendigen Massnahmen zur künftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) auf Ende 2013/2015 sicherzustellen. Es ist davon auszugehen, dass die beschlossenen Angebotsverbesserungen auf dem Abschnitt Zürich-Winterthur im Zeitraum 2013 bis 2018 schrittweise eingeführt werden.

Die Ostschweizer Kantone streben in einer gemeinsamen Planung gemäss AP Ost 1. TE an, einen Grossteil der ZEB-Massnahmen bis Ende 2018 zu realisieren, obwohl der Horizont dafür aus Bundessicht bis in das Jahr 2030 reicht.

5. Bisherige Planungen der Appenzeller Bahnen AG

a) *Ausgangslage*

Die Linie St.Gallen-Gais-Appenzell der AB wurde zwischen 1889 und 1904 als Strassenbahn mit Zahnstangenabschnitten eröffnet. Anfang der dreissiger Jahre wurde die Strecke elektrifiziert. Anfang der siebziger Jahre haben sich die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh.

und St.Gallen sowie der Bund bei der Frage nach einem Ersatz der Bahn durch einen Busbetrieb für die Erhaltung der Bahn entschieden.

Mitte der siebziger Jahre liessen die AB erstmals ein Projekt für einen Riethüslitunnel ausarbeiten. Ziel war die Aufhebung der letzten Zahnradstrecke zwischen Appenzell und St.Gallen und der Wechsel auf einen Betrieb ohne Zahnrad. Das Projekt wurde 1976 vom BAV genehmigt, aber nicht realisiert.

Bis Ende der achtziger Jahre sind mehr als Fr. 100 Mio. in die umfassende Modernisierung der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell investiert worden. Insbesondere konnten alle Zahnstangenabschnitte bis auf denjenigen in der Ruckhalde beseitigt und die Trennung von Schiene und Strasse weitgehend verwirklicht werden. Der aufwendige Zahnradbetrieb auf der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell ist damit jedoch geblieben. Ebenso konnten die Fahrzeiten nicht auf ein attraktives Niveau gesenkt werden.

1988 hat eine Betriebsstudie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich (IVT) aufgezeigt, dass auf der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell die grössten Mängel bei der Beförderungsgeschwindigkeit und bei der örtlichen Verfügbarkeit liegen. Als verbesserungsfähig wurden aber auch das Fahrplanangebot und der Beförderungskomfort bezeichnet. Auch die Studie hat bestätigt, dass der Übergang auf einheitliche Adhäsionsfahrzeuge mit dem Riethüslitunnel als zentrales Element am meisten bringt. In einem weiteren Gutachten hat das IVT 1994 die Zweckmässigkeit des Riethüslitunnels bestätigt.

Im Jahr 1997 haben die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen ein fundiertes Gutachten über einen möglichen Ersatz der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell durch einen Busbetrieb erstellen lassen. Dabei hat die Bahnlösung mit einer Ausnahme in allen Gewichtungen eine bessere Gesamtbewertung erhalten als die Buslösung. Nur bei einseitiger Gewichtung der Finanzen hat die Buslösung damals wegen hohen Tunnelkosten besser abgeschnitten als die Bahn. Die Ergebnisse des Gutachtens haben den damaligen Lenkungsausschuss, der aus Vertretern der Regierungen der Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen, der Stadt St.Gallen sowie des BAV zusammengesetzt war, bewogen, die Umstellung des Bahnbetriebs auf einen Busbetrieb nicht weiter zu verfolgen. Die Regierung des Kantons St.Gallen nahm am 27. Oktober 1998 vom Ergebnis des Gutachtens und der Empfehlung, den schienengebundenen Verkehr zwischen St.Gallen und Appenzell auch längerfristig beizubehalten und zu diesem Zweck die Zahnradstrecke in der Ruckhalde auszumerzen, Kenntnis (RRB 1998/723).

b) *Machbarkeitsstudie Durchmesserlinie 2006*

Im Jahr 2005 haben die Regierungen der Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen sowie der Stadt St.Gallen mit der AB beim IVT eine Machbarkeitsstudie aus einer Gesamtverkehrssicht erstellen lassen. Prioritäre Forderungen waren dabei: Fahrplanverdich-

tung auf Viertelstundentakt, neue Haltestellen im Stadtgebiet, Direktfahrt von Appenzell bis in die St. Galler Altstadt ("Durchmesserlinie") sowie moderne, attraktive und strassenbahntaugliche Gelenktriebzüge.

Die wesentlichen Resultate der Machbarkeitsstudie (Dezember 2006) waren:

- Nachfragesteigerung 45% bis 50% auf kritischen Abschnitten dank Durchmesserfahrt, Fahrplanverbesserungen (Viertelstundentakt), zusätzliche Nachfrage infolge Bautätigkeit sowie allgemeiner Mobilitätszunahme;
- Strassenentlastung von 6% bis 13% durch Verkehrsverlagerung;
- optimaler Fahrplan dank Fahrzeitverkürzung zwischen St.Gallen und Riethüsli;
- wesentlich bessere Intercity-Anschlüsse für die Linie Appenzell-St.Gallen;
- zusätzliche Kreuzungsstellen im Güterbahnhof St.Gallen und im Hirschberg notwendig (Hirschberg erst mit Viertelstundentakt bis Appenzell);
- Massnahmen zur Entspannung des knappen Fahrplans zwischen Speicher und Schwarzer Bären bzw. zwischen Lustmühle und Teufen notwendig;
- Umbau des ehemaligen "Gaiserbahnhofs" der AB in St.Gallen vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof, damit dort Züge kreuzen können;
- mit modernen Fahrzeugen ist die Fahrt auf 80 Promille mit einer Geschwindigkeit von 40 Stundenkilometern ohne Zahnrad möglich;
- Grundsätzlich gibt es zwei sinnvolle Varianten zur Eliminierung der Zahnstange:
  - offene Linienführung mit grösserem Radius und damit neuer Wendeplatte (Brücke und kurzer Tagbautunnel) mit der Konsequenz, dass alle Bahnübergänge im Riethüsli belassen werden und die notwendige Fahrzeitverkürzung für einen attraktiven Fahrplan nicht möglich ist. Kosten zirka Fr. 28 Mio.;
  - Ruckhaldetunnel ab Oberstrasse/Vonwilbrücke bis zur Haltestelle Riethüsli. Eliminierung aller Bahnübergänge. Fahrzeitverkürzung um 2 Minuten zwischen St.Gallen und Riethüsli, sodass ein attraktiverer Fahrplan zwischen St.Gallen und Appenzell möglich ist. Kosten für den Tunnel zirka Fr. 42 Mio.

Die Machbarkeitsstudie zeigte als wichtigstes Ergebnis auf, dass eine Fahrzeitverkürzung und damit eine Fahrplanverdichtung auf der Strecke St.Gallen-Gais-Appenzell nur mit einem Ruckhaldetunnel ohne Zahnstange sowie einer neuen Kreuzungsstelle zwischen St.Gallen AB und Riethüsli möglich sind.

B. Zielsetzungen

1. Kundenorientierte Ziele

a) *Erhöhung der Kapazitäten*

Ein attraktiver Kurzstreckenverkehr im Kernbereich der Agglomeration St.Gallen setzt einen Viertelstundentakt voraus. Die Fahrgäste sind bei einer Fahrzeit von 10 bis 20 Minuten nicht bereit, bis zu 30 Minuten auf die nächste Verbindung zu warten. Das Angebot auf der DML soll dem urbanen Charakter des Einzugsgebiets Rechnung tragen und einen dichten Fahrplan beinhalten. Dabei ist merkbaren, regelmässigen Abfahrtszeiten hohe Priorität beizumessen. Mit der geplanten Verdichtung der Fahrpläne ist eine nachfrageorientierte Erhöhung des Platzangebots in den Zügen verbunden. Damit kann der prognostizierte Fahrgastzuwachs von bis zu 50% bis 2020 mit einem auf die Bahnkunden ausgerichteten Angebot abgedeckt werden.

b) *Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt*

Die Linie St.Gallen-Gais-Appenzell ist im Bahnhof St.Gallen AB an das Fernverkehrsnetz angebunden. Die St.Galler Innenstadt jedoch ist nicht oder nur zu Fuss oder mit Umsteigen auf Bus oder Züge der Linie St.Gallen-Trogen erreichbar. Mit einer Verbindung der beiden Linien können Reisende von der Appenzeller Linie bequem, rasch und ohne Umsteigen näher an ihr Ziel in der Innenstadt gelangen. Umgekehrt profitieren die Reisenden aus Richtung Trogen von der raschen Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Güterbahnhof und des Riethüsli mit der kantonalen Gewerbeschule.

c) *Kürzere Reisezeit und gute Anschlussverbindungen*

Durch den Bau der DML können die Reisezeiten verkürzt und attraktivere Verbindungen geschaffen werden. Um eine bedarfsgerechte, durchgehende Transportkette mit dem öffentlichen Verkehr sicherstellen zu können, sollen die Zubringerlinien an den Knotenpunkten optimal eingebunden werden. Auf eingleisigen Bahnlinien geschieht dies erfahrungsgemäss mit Vorteil so, dass die Anschlusspunkte als Kreuzungsstationen im regelmässigen Takt bedient werden. Das würde bedeuten, dass die Züge aus beiden Richtungen zur gleichen Zeit eintreffen und wieder abfahren. So könnten die Zubringerlinien ebenfalls vor dem Eintreffen der Züge der DML ankommen und danach wieder abfahren. Vor allem die Stationen Appenzell, Gais, Teufen und Speicher sind neben dem Agglomerationszentrum St.Gallen idealerweise solche Knotenpunkte.

d) *Komfortable und behindertengerechte Niederflurzüge*

Mit dem Ersatz der heutigen Fahrzeuggeneration werden auf der ganzen DML nur noch behindertengerechte Niederflurzüge zum Einsatz kommen. Solche Züge, wie sie zwischen St.Gallen und Trogen eingesetzt werden, sind komfortabler und leiser.

e) *Mehr Sicherheit*

Mit dem Bau der DML werden im Abschnitt Güterbahnhof bis Riethüsli von den zwölf bestehenden Bahnübergängen fünf gesichert und sieben aufgehoben. Somit erhöht sich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Ohne DML könnten die Niveauübergänge entlang der Teufener-Strasse auf Stadtgebiet St.Gallen nur mit aufwendigen baulichen Massnahmen aufgehoben oder gesichert werden. Mit der bedeutend besseren Bremswirkung der neuen und leichteren Niederflurfahrzeuge kann das Kollisionsrisiko mit anderen Verkehrsteilnehmern stark verringert werden. Schliesslich ermöglicht die Verlegung der Bahn in einen Tunnel und in die Riethüslistrasse die Nutzung des frei werdenden Bahntrassees entlang der Teufener-Strasse für Radstreifen und -wege. Diese tragen zum besseren Schutz der Velofahrenden bei.

f) *Reduktion der Investitionen und der Betriebskosten*

Mit der DML soll der Kostendeckungsgrad deutlich gesteigert werden. Damit sollen die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Betriebs und der Infrastruktur für die Bestellerkantone und den Bund bei gleichem Angebotsumfang verglichen mit einer unveränderten Weiterführung der heutigen, getrennten Linien[1] massgeblich tiefer ausfallen.

g) *Verlagerung der Nachfrage von der Strasse auf die Bahn*

Betriebsstudien des IVT zeigen, dass mit der DML die prognostizierte Zunahme des Strassenverkehrs im Riethüsli verlangsamt werden kann, weil 6% bis 13% - gemessen am Verkehrsaufkommen auf der Teufener-Strasse im Riethüsli - auf die Bahn umsteigen werden.

2. Betriebsorientierte Ziele

a) Standzeiten reduzieren

Am jetzigen Wendebahnhof St.Gallen AB können die Standzeiten für die Linie St.Gallen-Gais-Appenzell, welche heute mehr als eine Viertelstunde betragen, auf wenige Minuten reduziert werden, was einem normalen Halt eines durchfahrenden Zuges entspricht. So können über ein Jahr gesehen etwa vier Mannjahre Lokführerstunden eingespart werden.

b) Effektiver und effizienter Betrieb

Eine Durchbindung der beiden heute getrennten Linien bringt in verschiedener Hinsicht betriebliche Vorteile. So können im Bahnhof St.Gallen Perronanlagen, Abstellgleise und Publikumsbereiche gemeinsam und effizient genutzt werden. Für die zusammengelegten Linien sind zukünftig nur noch zwei Reservezüge erforderlich. Zudem ist die Intervention bei Schäden oder Störungen rascher möglich.

[1] vgl. Erw. E.3.b)

C. Konzept der DML

1. Heutige Nachfrage

Die AB beförderte im Jahre 2010 an Werktagen im Durchschnitt rund 4'500 Personen auf der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell sowie rund 4'300 Personen auf der Linie St.Gallen-Trogen. Im Zeitraum von 2002 bis 2010 haben die beförderten Personen um 18.4% zugenommen, wie untenstehende Grafik zeigt.

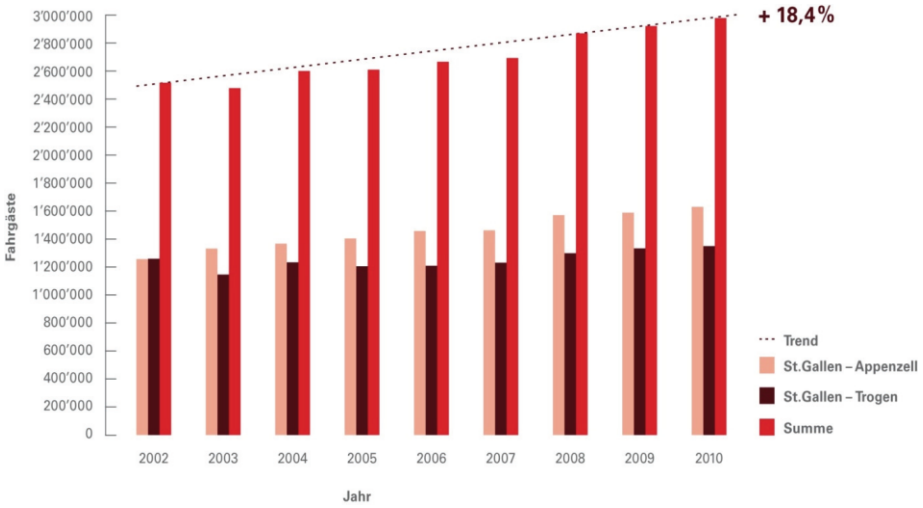


Abbildung 1: Verkehrsentwicklung 2002 bis 2010

2. Nachfrageentwicklung 2030

Auf Basis des Ist-Zustands hat das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich (IVT) die Nachfrage für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der geplanten DML ermittelt. Die Berechnungen für das Jahr 2030 zeigen, dass auf der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell werktags je nach Streckenabschnitt ein Fahrgastzuwachs von 40% bis 55% zu erwarten ist. Aufgrund der zusätzlichen Reisenden in Richtung Zentrum der Stadt St.Gallen ist zwischen St.Gallen Bahnhof AB und Marktplatz sogar ein Zuwachs bis zu 180% möglich. Auf der Linie St.Gallen-Trogen beträgt der durchschnittliche Fahrgastzuwachs pro Werktag für das Jahr 2030 zwischen 30% und 50%.

3. Angebot 2018 mit DML

a) Grundsätze für die Angebotsplanung

Der öffentliche Verkehr in der Ostschweiz steht vor grundlegenden Veränderungen. Deren Umsetzung soll aus heutiger Sicht bis in das Jahr 2018 weitgehend abgeschlossen sein. Analog dazu gelten für die DML folgende Planungsgrundsätze:

- Ein attraktiver Kurzstreckenverkehr für den Berufs- und Schulverkehr ist nur mit einem Viertelstundentakt möglich. Sowohl das Netzkonzept öV der Agglomeration St.Gallen/Ar-

bon-Rorschach als auch die erwähnten Studien des IVT setzen diesen Takt mindestens während den Hauptverkehrszeiten am Morgen (06 - 09 Uhr) und am Abend (16 - 19 Uhr) an Werktagen und zwischen Teufen und Trogen voraus. Je nach Nachfrage ist eine Ausdehnung bis Gais oder auf die Nebenverkehrszeiten offen zu halten.

- Auf der Strecke Appenzell-St.Gallen soll die Fahrzeit - soweit technisch möglich - verkürzt werden.
- Am heutigen Eilzugangebot zwischen Appenzell und St.Gallen wird festgehalten. Die DML soll darüber hinaus zusätzliche, stündliche Eilzüge während den Morgen- und Abendspitzen in Lastrichtung[2] ermöglichen.
- Die DML soll optimale Voraussetzungen für einen gezielten Weiterausbau der Bahninfrastruktur bieten und damit auch langfristig neuen öV-Bedürfnissen der Kantone Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh., aber auch der Stadt St.Gallen (Tram/Eigentrassee öV) Rechnung tragen können.

b) Fahrplanszenarien DML

Zwischen heute und dem Zielhorizont 2018 wird es mehrere Umstellungsphasen auch in den Fahrplänen geben. Zudem liegt seitens der Kantone und des Bundes noch keine Bestellung für das Angebot nach der Inbetriebnahme der DML vor. Aus diesem Grund planen die AB sowohl bezüglich Fahrplan als auch bezüglich Anschlusssituation in Szenarien. Diese sind auf die übergeordnete Planung und Ziele gemäss Ziffer 3.3.1 abgestimmt. Die Szenarien basieren auf dem Planungsstand vom 27. Juni 2011 des Projekts AP Ost 1. TE.

Im Rahmen der Projektbearbeitung sind zusammen mit einem Spezialisten für Fahrplansimulationen Fahrplanszenarien simuliert worden. Diese dienen als Basis für die zukünftigen Kostenberechnungen für Fahrzeuge und Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Bahnbetriebs.

Im Folgenden werden das heutige Fahrplanangebot (= getrennte Linien), dasselbe Angebot mit DML (= DML Basis) und mit einem Maximalangebot ohne weitere Infrastrukturausbauten (= DML 2030) mit ihren wesentlichen Fahrplancharakteristiken beschrieben:

[2] Die Richtung einer Verbindung, in welche während einer bestimmten Zeit mehr Transportkapazität nachgefragt wird als in der Gegenrichtung.

	ohne DML	mit DML	
Szenario	**Getrennte Linien**	**DML Basis**	**DML 2030**
Wesentliche Fahrplancharakteristiken	**30'-Takt Appenzell 15'Takt Trogen**	**wie getrennte Linien**	**15'-Takt Teufen (Gais) - Trogen Stündliche Eilzüge**
Werktagsangebot Hauptverkehrszeit (HVZ) (06 - 09 und 16 - 19 Uhr)			
Eilzüge Appenzell-St.Gallen[3]			
Je 1 Eilzug in Lastrichtung am Morgen und am Abend	JA	JA	NEIN
1 Eilzug pro Stunde in HVZ und in Lastrichtung	NEIN	NEIN	JA
S-Bahn (Regionalzüge)			
S-Bahn alle 30 Min.	Appenzell-St.Gallen	Appenzell-St.Gallen	Appenzell-St.Gallen-Trogen
S-Bahn alle 15 Min.	St.Gallen-Trogen	St.Gallen-Trogen	(Gais)-Teufen-St.Gallen-Trogen
Werktagsangebot Nebenverkehrszeit (NVZ) (übrige Zeit)			
Eilzüge Appenzell-St.Gallen	KEINE	KEINE	KEINE
S-Bahn (Regionalzüge)			
S-Bahn alle 30 Min.	Appenzell-St.Gallen St.Gallen-Trogen	Appenzell-St.Gallen-Trogen	Appenzell-St.Gallen-Trogen
S-Bahn alle 15 Min.	-	-	Teufen-St.Gallen-Trogen

Abbildung 2: Fahrplanszenarien DML

c) *Reisezeiten*

		mit DML	**Fahrplan 2011**
Regionalzüge:	Appenzell-St.Gallen AB	38 Minuten	42 Minuten
	St.Gallen AB-Appenzell	42 Minuten	44 Minuten
	Trogen-St.Gallen AB	25 Minuten	25 Minuten
	St.Gallen AB-Trogen	25 Minuten	25 Minuten
Eilzüge:	Appenzell-St.Gallen AB	35 Minuten	38 Minuten
	St.Gallen AB-Appenzell	36-37 Minuten	39 Minuten

Mit der DML sinken die Reisezeiten der Regionalzüge zwischen Appenzell und St.Gallen um vier Minuten (9.5%) in Richtung St.Gallen und um zwei Minuten (4.5%) in die umgekehrte Richtung. Für die Eilzüge von und nach Appenzell nimmt die Reisezeit um drei Minuten (7.9%) in Richtung St.Gallen und um zwei bis drei Minuten (5.1% bis 7.7%) in Richtung Appenzell ab. Um die Reisezeit von St.Gallen nach Appenzell auf die Reisezeit in umgekehrter Richtung (d.h. von Appenzell nach St.Gallen) reduzieren zu können, sind weitere bauliche und technische Massnahmen nötig, die derzeit ausserhalb des Projekts DML evaluiert werden.

Die Fahrzeit zwischen St.Gallen und Trogen kann nur dann beibehalten werden, wenn der öffentliche Verkehr zwischen St.Gallen Bahnhof AB und Spisertor wegen Behinderungen durch Fussgänger und Individualverkehr nicht längere Fahrzeiten einplanen muss.

[3] Endstation in St.Gallen AB-Bahnhof oder in Schülerhaus je nach Angebotsausrichtung

4. Infrastruktur

a) Ausgangslage

Das heutige Schienennetz zwischen Appenzell und St.Gallen ermöglicht ohne zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten und ohne Fahrzeitverkürzungen zwischen Teufen und St.Gallen AB keine Angebotsverbesserungen mehr. Um einen Viertelstundentakt zu realisieren, dürfen die Fahrzeiten zwischen den Kreuzungsstellen maximal zwischen sieben und siebeneinhalb Minuten auseinander liegen. Die Fahrzeiten auf der Strecke St.Gallen Bahnhof AB-Liebegg würden dafür zwar ausreichen, hingegen nicht für die Strecke Liebegg-Teufen. Deshalb muss die Fahrzeit zwischen St.Gallen und Lustmühle um zwei Minuten verkürzt werden, damit im Güterbahnhof, in der Lustmühle und in Niederteufen gekreuzt werden kann.

b) Ausbaukonzept

Das Ausbaukonzept wurde in Anbetracht der knappen Mittel der öffentlichen Hand unter dem Motto "So wenig wie möglich, aber so viel wie absolut nötig" festgelegt. In einem iterativen Prozess sind Nachfrageprognosen, Infrastrukturausbauten und Angebotskonzepte zwischen den AB und den Kantonen sowie der Stadt St.Gallen unter Einbezug des BAV miteinander und aufeinander abgestimmt und entwickelt worden.

Daraus resultierte folgendes Ausbaukonzept:

1. Die heute getrennten Linien zwischen St.Gallen und Trogen sowie St.Gallen und Appenzell werden im Bahnhof St.Gallen AB miteinander verbunden, daher der Begriff Durchmesserlinie (DML). Dies ermöglicht von beiden Linien Fahrten in und durch das Stadtzentrum ohne Umsteigen und einen beträchtlich effizienteren Betrieb.
2. Zwischen Lustmühle und Güterbahnhof wird die Fahrzeit mit einer Neutrassierung um zwei Minuten verkürzt, damit die Züge bei einer Verdichtung des Fahrplans im Fahrzeiten-Raster von sieben bzw. vierzehn Minuten zwischen den Kreuzungsstellen "Platz" haben. Dafür braucht es zwingend den Ruckhaldetunnel.
3. Zusätzliche Kreuzungsstellen und die Verlängerung von Kreuzungsstellen im Güterbahnhof sowie in der Lustmühle sind die Voraussetzung, um den Fahrplan auf einen Viertelstunden-Takt zu verdichten. Zudem ermöglichen sie einen stabilen Fahrplan zwischen Teufen und St.Gallen.
4. Nach Birnbäumen soll mit der Haltestelle Güterbahnhof ein weiteres Neubaugebiet mit hohem Publikumsverkehr in der Stadt St.Gallen erschlossen werden.
5. Im Schwarzen Bären war ursprünglich eine Verlängerung der Kreuzungsstelle geplant. Detaillierte Fahrplansimulationen bzw. geänderte Betriebskonzepte haben zwischenzeitlich gezeigt, dass darauf und damit auf deren Kosten von rund Fr. 7.7 Mio. ohne signifi-

kanten Qualitätsverlust verzichtet werden kann. Dies setzt jedoch voraus, dass die Haltestelle Rank auf Stadtgebiet aufgehoben wird. Angesichts der vertretbaren Qualitätseinbussen für die wenigen Fahrgäste (durchschnittlich 0.4 Ein- und Aussteiger je Zug) und des grossen finanziellen Nutzens soll die Haltestelle auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der DML aufgehoben werden. Die Stadt St.Gallen ist damit einverstanden.

6. Im Hirschberg war ursprünglich ebenfalls eine Kreuzungsstelle geplant. Diese erhöht die Flexibilität des Fahrplans und ermöglicht einen Viertelstundentakt auf der ganzen Strecke von St.Gallen bis Appenzell. Dieses Teilprojekt wurde bis zur Stufe "Vorprojekt" bearbeitet, dann aber vorläufig zurückgestellt und ist nicht Bestandteil der Finanzierungsvorlage DML. Es soll zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden, wenn nach Auffassung des Kantons Appenzell I.Rh. die nötige Nachfrage für den Viertelstundentakt besteht. Ist eine Realisierung dieser zusätzlichen Kreuzungsstelle nötig, um eine Fahrplanverdichtung zu erreichen, wäre dies im gewohnten Rahmen zu finanzieren. Die damit verbundenen Kosten würden also unter den Kantonen Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh. und St.Gallen sowie dem Bund aufgeteilt.

c) Teilprojekte

Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über die geplanten, grösseren Infrastrukturausbauten:

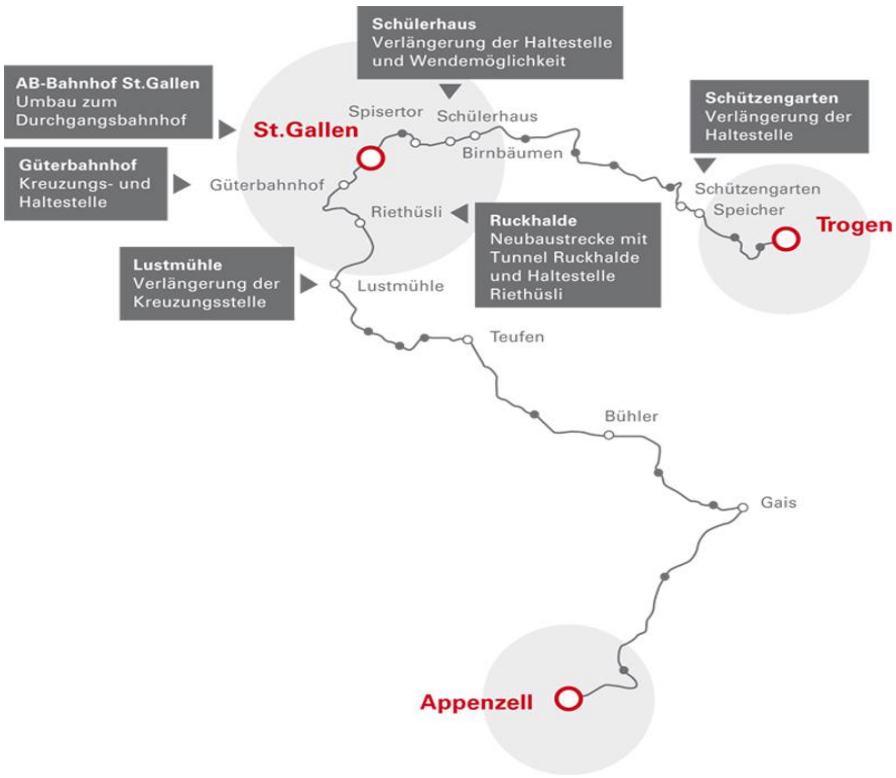


Abbildung 3: Überblick Teilprojekte DML

AB-Bahnhof St.Gallen

Mit dem Teilprojekt "AB-Bahnhof St.Gallen" werden die beiden heute voneinander physisch unabhängigen Linien St.Gallen-Appenzell und St.Gallen-Trogen verbunden. Damit sind auf beiden Linien direkte Fahrten ohne Umsteigen in das Stadtzentrum möglich. Zudem werden die Umsteigebeziehungen tendenziell kürzer.

Zwischen dem AB-Bahnhof und der St. Leonhard-Brücke werden die Gleise neu geführt. Kurz vor der St. Leonhard-Brücke erfolgt der Übergang von der Doppel- zur Einspur. Daneben werden, entlang der St. Leonhard-Strasse, zwei Abstellgleise erstellt.

Die bestehenden Kopfgleise südlich des Bahnhofgebäudes der AB werden aufgehoben. Zwischen dem AB-Bahnhof und dem Dienstgebäude der SBB wird der bestehende Perron bis zur St. Leonhard-Strasse verlängert. Auf der Nordseite wird ein neuer Perron erstellt. Dafür muss das heutige Abstellgleis der SBB abgebrochen und der Vorplatz des SBB-Dienstgebäudes neu organisiert werden. Am westlichen Ende der Perrons wird ein Fussgängerübergang erstellt, der mit einer Schrankenanlage gesichert werden wird.

Güterbahnhof

Das Teilprojekt "Güterbahnhof" liegt auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen. Die geplante Kreuzungs- und Haltestelle Güterbahnhof bezweckt einerseits die Erhöhung der Fahrplanstabilität, weil sich darauf Verspätungen gut abfedern und abbauen lassen. So kann der bereitstehende Zug in St.Gallen AB bereits abfahren, auch wenn der Zug von Teufen noch nicht eingetroffen ist. Andererseits wird mit der neuen Haltestelle das künftige Entwicklungsgebiet im Westen der Innenstadt St.Gallen mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen.

Ruckhaldetunnel

Das Teilprojekt "Ruckhaldetunnel" liegt auf St.Galler Stadtgebiet. Der Neubau des 697 Meter langen Tunnels ist das Kernelement der DML, denn damit ist die Aufhebung der letzten Zahnradstrecke zwischen St.Gallen und Appenzell möglich. Von Norden her kommend werden zuerst die bestehende Vonwilbrücke in einer Wanne unterquert und die Oberstrasse dann mit einer Bahnbrücke überquert. Darauf folgt mit Maximalgefälle von 80 Promille der Tunnel Ruckhalde, der das Gebiet Ruckhalde samt Teufener-Strasse und Demutstrasse unterquert. Unmittelbar an das Portal Süd schliesst die neue Haltestelle Riethüsli an. Das Trassee verläuft dann entlang der Riethüslistrasse und schliesst ausgangs Riethüsli an die bestehende Strecke an. Im Riethüsli liegen die Bahnhaltestelle und die Busendstation der Verkehrsbetriebe der Stadt St.Gallen direkt nebeneinander sowie in unmittelbarer Nähe der kantonalen Gewerbeschule. Die beiden Haltestellen sind untereinander über eine direkte Treppe verbunden. Mit dem Tunnel entfallen unter anderem die heiklen Bahnübergänge an den Einmündungen der Hochwacht- und Solitüdenstrasse in die Teufener-Strasse.

Lustmühle

Dieses Teilprojekt liegt in der Gemeinde Teufen. Die bestehende Doppelspur bei der Haltestelle Lustmühle wird in Richtung Niederteufen so verlängert, dass eine etwa 400 Meter lange Kreuzungsstelle entsteht. Diese Verlängerung erhöht die Fahrplanstabilität, weil sich Züge im Viertelstundentakt nicht mehr punktgenau kreuzen müssen. Gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau werden zur Erhöhung der Sicherheit die zwei bestehenden Bahnübergänge von Erschliessungsstrassen saniert und mit Halbschrankenanlagen gesichert.

Sicherungsanlage Liebegg

Heute kreuzen die Züge alle 30 Minuten in der Ausweichstelle Liebegg zwischen Riethüsli und Lustmühle. Eine personelle Bedienung vor Ort und ein Stellwerk zur Steuerung der Weichen fehlt. Deshalb sind sogenannte Rückfallweichen eingebaut, die nur mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde befahren werden dürfen. Zur Erlangung der nötigen Flexibilität im Betrieb müssen die Weichen ferngesteuert und so konstruiert sein, dass sie ohne Reduktion der Streckengeschwindigkeit befahren werden können. Dies bedingt den Bau einer Stellwerkanlage.

Schülerhaus

Das Teilprojekt "Schülerhaus" liegt auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen. Heute verkehren die Eilzüge zwischen Appenzell und dem AB-Bahnhof St.Gallen. Nach der Inbetriebnahme der DML ist geplant, die Eilzüge als Regionalzüge durch die St.Galler Innenstadt bis zur Haltestelle Schülerhaus zu führen. Da ein Wenden der Züge im Spisertor im Strassenbereich und auf den bestehenden Gleisanlagen nicht möglich ist, wird dies in der Haltestelle Schülerhaus mit einer zusätzlichen Weichenverbindung ermöglicht. Gleichzeitig mit den Gleisumbauten soll die Haltestelle auf 50 Meter verlängert und mit einem Hochperron an die Vorgaben des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) angepasst werden.

Schützengarten

Das Teilprojekt "Schützengarten" liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Speicher. Die Haltestelle ist für die Fahrzeuge der DML zu kurz (39 Meter statt 50 Meter). Die Haltestelle wird verlängert und ebenfalls mit einem Hochperron an die Vorgaben des BehiG angepasst.

Anpassung Bahntechnik

Für den Durchmesserbetrieb müssen schliesslich die Fahrzeugbreiten, die Betriebsspannung sowie die Räder und Weichen der beiden Bahnlinien angepasst werden. Zudem muss auf der Trogener-Linie aus betriebstechnischen Gründen die Betriebsspannung reduziert werden. Das bedingt die Umrüstung der drei Gleichrichterstationen. Dieses Projekt ist nicht Bestandteil der DML, da der Ersatz der Gleichrichter ohnehin ansteht.

5. Fahrzeuge

a) Ausgangslage

Die Fahrzeugbeschaffung für die DML ist nicht Gegenstand dieser Vorlage und wird als separates Projekt geführt. Die Finanzierung der Fahrzeuge erfolgt - wie bei Rollmaterialbeschaffungen der Bahnen üblich - durch die AB über den Kapitalmarkt. Die Folgekosten aus der Fahrzeugbeschaffung werden über die Abgeltung für das Regionalverkehrsangebot finanziert. Im Jahr 2012 soll das Pflichtenheft für die Anbieter erarbeitet werden. Mit dem eigentlichen Beschaffungsprozess wird unmittelbar nach dem rechtskräftigen Finanzierungsentscheid begonnen.

Linie St.Gallen-Appenzell

Auf der Linie St.Gallen-Appenzell müssen alle Triebfahrzeuge und die Mehrheit der Steuer- und Zwischenwagen bis etwa in das Jahr 2020 ersetzt werden und zwar unabhängig davon, ob die DML realisiert wird oder nicht. Die sechs Triebwagen (inklusive ein Reservefahrzeug) werden dann zwischen 27 (ein Triebwagen) und 39 (fünf Triebwagen) Jahren im Einsatz gestanden haben. Dasselbe gilt für die Steuerwagen. Einzig die drei im Jahre 2004 beschafften Steuerwagen mit Niederfluranteil werden dann den erwarteten Komfortansprüchen noch einigermassen gerecht sein. Schliesslich sind auch von den Personenwagen im Jahre 2020 drei bereits 56 Jahre und die anderen sechs auch schon 27 Jahre im Einsatz.

Das Alter für sich allein wäre kein zwingender Grund für die Ausmusterung und Ersatzbeschaffung, auch wenn die Unterhaltskosten bei derart alten Fahrzeugen je länger desto höher und die Beschaffung von Ersatzteilen immer aufwendiger sein werden. Die in die Jahre gekommenen Fahrzeuge genügen aber auch den heutigen Erwartungen bezüglich Komfort und Kundenfreundlichkeit bei weitem nicht mehr. Mit Ausnahme der oben erwähnten drei Steuerwagen fehlen ihnen Niederflureinstiege. Zudem sind die Fahrzeuge für einen dichten Vorortsverkehr mit kurzen Haltezeiten und für die Bewältigung von Frequenzspitzen wegen der wenigen und engen Türen sowie ihrer für diesen Zweck ungeeigneten Innenraumaufteilung ungünstig. Das BehiG verlangt darüber hinaus, dass bis im Jahre 2023 nur noch Fahrzeuge eingesetzt werden, welche den Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Personen entsprechen.

Linie St.Gallen-Trogen

Anders präsentiert sich das Bild auf der Trogener-Linie. Dort sind 2004 (zwei) und 2008 (drei) total fünf neue Gelenktriebwagen beschafft worden. Diese verfügen über Niederflureinstiege und einen grossen Anteil an stufenlos erreichbaren Sitzplätzen. Bezüglich des Kundenkomforts sind sie auf dem Stand der Technik, und die drei seit 2008 im Einsatz stehenden Züge sind bereits klimatisiert. Die Gelenktriebwagen sind heute 37 Meter lang.

b) Beschaffungskonzept

Mit der DML wird die letzte Zahnradstrecke auf der Linie St.Gallen-Appenzell eliminiert. Damit findet ein über 30-jähriger Prozess mit ursprünglich sechs Zahnradabschnitten ein Ende und ab Inbetriebnahme der DML können reine Adhäsionsfahrzeuge eingesetzt werden.

Das Beschaffungskonzept der AB sieht zusammengefasst wie folgt aus:

- sieben neue Gelenktriebwagen von 50 Meter Länge und 2.40 Meter Breite mit 110 - 120 Sitz- sowie 120 - 150 Stehplätzen;
- Verlängerung von drei Gelenktriebwagen der Trogener-Linie auf 50 Meter;
- zwei Gelenktriebwagen der Trogener-Linie mit 37 Meter Länge als Reservezüge;
- Umbau aller fünf bestehenden Gelenktriebwagen der Trogener-Linie auf die technischen Rahmenbedingungen der DML.

Nach der Ausmusterung der Zahnradfahrzeuge werden die 1993 und 2004 in Betrieb genommenen Steuer- und Personenwagen auf der Linie Gossau-Appenzell-Wasserauen ältere Fahrzeuge ersetzen und als Reserve dienen. Ein Niederflursteuerwagen wird zudem auf die Linie Altstätten-Gais verschoben, um auch dort behindertengerechte Züge anbieten zu können.

c. Kosten

Für die Beschaffung von sieben Gelenktriebwagen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der DML (Ersatz der alten Zahnradfahrzeuge) muss mit Investitionskosten von Fr. 64.3 Mio. gerechnet werden (Preisstand 2011). Das ist praktisch gleich viel wie der Ersatz des veralteten Rollmaterials der Linie St.Gallen-Gais-Appenzell durch neue Zahnradfahrzeuge mit Kosten von Fr. 61.6 Mio., wenn die DML nicht gebaut würde.

Weil in der genannten Beschaffung nicht alle Fahrzeuge ersetzt werden müssen, interessieren für eine Gesamtbetrachtung auch die Kosten für eine komplette Erneuerung des Fahrzeugparks, denn diese fallen zukünftig alle 25 Jahre (Gebrauchsdauer Fahrzeuge) wieder an. Ohne DML würde die Erneuerung der ganzen Fahrzeugflotte auf den Linien St.Gallen-Trogen und St.Gallen-Gais-Appenzell Fr. 102.6 Mio. (Halbstundentakt) kosten. Mit der DML würde die komplette Erneuerung bei gleicher Preisbasis auf Fr. 85.8 Mio. zu stehen kommen. Das sind also Fr. 16.8 Mio. weniger als ohne DML.

	Ersatz	Komplette Erneuerung
mit DML	64.3 Mio.	85.8 Mio.
ohne DML	61.6 Mio.	102.6 Mio.
Differenz	2.7 Mio.	- 16.8 Mio.

Die Infrastrukturausbauten haben in der Regel eine Nutzungsdauer von 70 bis 100 Jahren. Bei einem Ersatz des ganzen Fahrzeugparks alle 25 Jahre müssten während dieser Zeit ohne DML somit rund Fr. 50 Mio. mehr in die Schienenfahrzeuge investiert werden als mit DML, und das, ohne auf der Angebotsseite einen entsprechenden Gegenwert zu haben.

6. Fazit

Auf den ersten Blick scheint die Interessenlage von Appenzell I.Rh. an der DML nicht mit derjenigen der Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen vergleichbar zu sein. Die Einsparung der Fahrzeiten ist relativ bescheiden, auch wenn seitens der AB versucht wird, den Betrieb und damit auch den Fahrplan weiter zu optimieren. Trotzdem kann das finanzielle Engagement von Appenzell I.Rh. nicht einfach nur unter dem Aspekt der Solidarität abgebucht werden. Das Zentrum St.Gallen ist für Appenzell I.Rh. ein sehr wichtiger Bezugspunkt, weshalb die gute Erreichbarkeit nicht nur des Bahnhofs St.Gallen, sondern auch des Stadtzentrums von St.Gallen mit dem öffentlichen Verkehr von grosser Bedeutung ist. Unter diesem Gesichtspunkt sind die geplanten Investitionen in den technischen Fortschritt auch für Appenzell I.Rh. ein lohnender Schritt, weil die Produktivität erhöht und ein verbessertes Angebot bereitgestellt werden kann. Ohne diese Investitionen müssten langfristig Mittel in ähnlicher Grössenordnung aufgewendet werden, dies allerdings ohne entsprechenden Mehrwert. Der besonderen Situation für Appenzell I.Rh. wird im Übrigen - wie dies nachstehend noch erläutert wird - mit einem besonderen Verteilschlüssel beim Kostenteiler Rechnung getragen.

D. Grundlagen Infrastrukturfinanzierung

1. Finanzierungsgefässe

In diesem Abschnitt werden die grundlegenden Gefässe der Finanzierung der Schieneninfrastruktur in der Schweiz dargelegt. Die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts der Schieneninfrastruktur erfolgt zurzeit über drei Gefässe:

- Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds);
- Infrastrukturfonds;
- Leistungsvereinbarungen zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur.

Grosse Infrastrukturvorhaben wie NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Lärmsanierung werden über den FinöV-Fonds finanziert. Für den Erhalt und den Ausbau des bestehenden Bahnnetzes stehen die Leistungsvereinbarungen Bund-SBB und die Leistungsvereinbarungen für Privatbahninfrastrukturen zur Verfügung. Der Infrastrukturfonds dient zur Finanzierung von Verkehrswegen in den Agglomerationen und zur Fertigstellung sowie Ergänzung des bestehenden Nationalstrassennetzes.

2. Infrastrukturfonds / Agglomerationsprojekte

a) Ausgangslage

Am 6. Oktober 2006 hat das eidgenössische Parlament das Infrastrukturfondsgesetz verabschiedet, welches am 1. Januar 2008 in Kraft getreten ist. Aus dem Infrastrukturfonds stehen während 20 Jahren Fr. 6 Mia. für den Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereit. Das eidgenössische Parlament hat davon bereits rund Fr. 2.6 Mia. für 23 dringliche und baureife Projekte freigegeben.

Gemäss Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr sollen die verbleibenden Fr. 3.4 Mia. in mehreren Etappen wie folgt freigegeben werden:

- 2011-2014: Fr. 1.5 Mia. (A-Liste);
- 2015-2018: Fr. 1.2 Mia. (B-Liste);
- ab 2015: weitere Fr. 700 Mio. für noch nicht unterstützte Agglomerationen (Reserve).

Zu den Projekten der A-Liste zählen bau- und finanzreife Projekte im Agglomerationsverkehr mit einem sehr guten oder guten Kosten-Nutzen-Verhältnis; dazu gehört auch die DML der AB gemäss Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach.

Mit Beschluss vom 21. September 2010 hat das eidgenössische Parlament Mittel von rund Fr. 1.5 Mia. für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen ab 2011 (A-Liste) freigegeben.

b) Beiträge

Für die Agglomeration St.Gallen/Arbon-Rorschach wurde ein Beitragssatz von 40% sowie ein Höchstbeitrag von total Fr. 74.37 Mio. (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer) festgelegt. Der Beitragssatz für die Agglomeration gilt auch für die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen einzelnen Massnahmen, somit auch für die DML. Dies ist der Höchstsatz, den der Bund aufgrund der geprüften Agglomerationsprogramme 2011 bis 2014 ausrichten wird. Die verbleibenden 60% sind durch die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen zu finanzieren.

3. Privatbahnfinanzierung nach EBG / Leistungsvereinbarung

Nach Art. 56 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) können den konzessionierten Transportunternehmen (abgekürzt KTU; so genannte Privatbahnen) Beiträge und Darlehen zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen gewährt werden, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit, die Leistungsfähigkeit oder die Sicherheit des Betriebs wesentlich erhöht werden. Bund und Kantone unterstützen Investitionsvorhaben der Privatbahnen, die sie nicht über Abschreibungsmittel finanzieren können, mit bedingt rück-

zahlbaren Darlehen. Sie schliessen mit den Privatbahnen Leistungsvereinbarungen zur Finanzierung der ungedeckten Betriebskosten und der Investitionen für den Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ab. Die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen beteiligen sich an der Infrastrukturfinanzierung der AB nach Art. 56 EBG.

4. Gesetzliche Grundlage im Kanton Appenzell I.Rh.

Die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr sind in Appenzell I.Rh. im Gesetz über Beiträge an öffentliche Verkehrsunternehmen vom 24. April 1977 (GS 740.300) geregelt. Der Kanton unterstützt konzessionierte Verkehrsunternehmungen im Rahmen der Bundesgesetzgebung. Kantonsbeiträge werden an Verkehrsunternehmen gewährt, welche wie die AB die Voraussetzungen für die Gewährung des Bundesbeitrags gemäss Eisenbahngesetz erfüllen. Sind gleichzeitig wie im vorliegenden Fall andere Kantone am Betrieb einer konzessionierten Verkehrsunternehmung beteiligt oder interessiert, setzt die Leistung eines Kantonsbeitrags angemessene Beiträge dieser Kantone voraus. Dies ist beim Projekt DML der Fall.

An die Kantonsbeiträge im Sinne des erwähnten Gesetzes haben die am betreffenden Verkehrsunternehmen direkt interessierten Bezirke die Hälfte zu leisten. Die Anteile der einzelnen Bezirke wurden mit Standeskommissionsbeschluss vom 27. November 1978 (GS 740.301) nach dem Interesse und der Bedeutung des Verkehrsunternehmens für die Bezirke festgesetzt. Eine Beteiligung der Bezirke steht aufgrund der gesetzlichen Grundlage mit den Beiträgen im Zusammenhang, welche sich primär auf das Eisenbahngesetz abstützen. Unbestritten ist ihre Mitwirkung beim Betrieb von konzessionierten Verkehrsunternehmen, fraglich jedoch bei der Finanzierung von Infrastrukturbauten. Aufgrund der nicht eindeutigen rechtlichen Ausgangslage soll auf die finanzielle Beteiligung der Bezirke verzichtet werden. Der Kanton kommt deshalb allein für die Kosten auf, die aufgrund der Verteilschlüssel unter den beteiligten Kantonen und im Verhältnis zwischen dem Bund und den beteiligten Kantonen auf den Kanton Appenzell I.Rh. entfallen.

Der Ausbau der Privatbahninfrastruktur richtet sich nach den rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten der Unternehmen. Die Kantone werden von den Unternehmen, insbesondere bei Erweiterungs- und Kapazitätsausbauten, in den Planungsprozess miteinbezogen. Bei Ausbauten zur Kapazitätssteigerung im Agglomerations- und Regionalverkehr haben sich die Kantone massgeblich an den Kosten zu beteiligen.

Die Bundesfinanzierung über das Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach mit dem Projekt DML der AB setzt voraus, dass sich die Kantone an der Finanzierung der Infrastrukturausbauten - im vorliegenden Fall mit 60% - beteiligen. Grundlage für eine Finanzierungsbeteiligung durch Appenzell I.Rh. bildet das Gesetz über Beiträge an öffentliche Verkehrsunternehmen (GS 740.300). Es ermöglicht dem Kanton Appenzell I.Rh., sich an Investi-

tionen zu beteiligen, welche für den allgemeinen Verkehr des Kantons oder einer Region von erheblicher Bedeutung sind. Dies trifft für die Ausbauten der DML der AB zu.

Weil der Anteil des Kantons Appenzell I.Rh. den Betrag von Fr. 1 Mio. deutlich übersteigt, untersteht der entsprechende Beschluss des Grossen Rates gemäss Art. 7ter Abs. 1 der Kantonsverfassung dem obligatorischen Referendum. Somit hat die Landsgemeinde über den Kredit zu befinden.

E. Kosten, Finanzierung und Kreditbedarf

1. Infrastrukturkosten

Die Verwirklichung der DML setzt gemäss Kostenvoranschlag folgende Infrastruktur-Module mit Gesamtkosten von Fr. 89.91 Mio. voraus (Preisbasis September 2011). Die nachstehenden Infrastrukturkosten basieren auf dem Finanzierungsgesuch der AB vom 23. Dezember 2011 an die beteiligten Kantone.

Teilprojekte DML	**Kosten (in 1'000 Fr.)[4]**	**Linie[5]**	
		St.Gallen-Appenzell	**St.Gallen-Trogen**
AB Bahnhof St.Gallen	12'250	8'232	4'018
Güterbahnhof	11'200	11'200	
Ruckhaldetunnel	54'300	54'300	
Lustmühle	4'070	4'070	
Sicherungsanlage Liebegg	1'770	1'770	
Schülerhaus	1'720		1'720
Schützengarten	400		400
Bahntechnik	1'000	672	328
Projektierung, Allgemeines	1'000	672	328
Projektreserve	2'200	1'478	722
Total	**89'910**	**82'394**	**7'516**

[4] Preisbasis September 2011, Kosten für die Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel inklusive MWSt., Kosten für übrige Teilprojekte ohne MWSt.
[5] Die Aufteilung der Kosten auf die Linien St.Gallen-Appenzell und St.Gallen-Trogen erfolgt im Verhältnis 67.2% (zirka 2/3) zu 32.80% (zirka 1/3).

Dem Kostenvoranschlag liegt eine Kostengenauigkeit von +/- 15% zu Grunde. Neben der allgemeinen Projektreserve von Fr. 2.2 Mio. (2.4%) sind in den Teilprojekten eine Massenreserve von 3% bis 5% sowie eine ausgewiesene Reserve von 5% enthalten. Insgesamt ist somit von einer Projektreserve von 10.4 % bis 12.4% auszugehen. Diese ist kleiner als der "Worstcase" einer Kostenüberschreitung von 15%.

Der Bund verlangt von den Privatbahnen, dass Projektkosten bzw. Teilprojekte, welche nach den Bestimmungen des EBG finanziert werden, ohne Mehrwertsteuer auszuweisen sind, da diese nicht beitragsberechtigt ist. Bei den Teilprojekten, die aus dem Infrastrukturfonds finanziert werden (Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel) ist aufgrund der Vorgaben aus den Agglomerationsprogrammen die Mehrwertsteuer enthalten. Das BAV hat signalisiert, dass der Bundesanteil nach Infrastrukturfonds zum einen Teil aus einem à fonds perdu-Beitrag und zum andern Teil aus bedingt rückzahlbaren Darlehen bestehen könnte. Für diesen Teil würden bezüglich Mehrwertsteuer allenfalls dieselben Regeln gelten wie für die Teilprojekte, die über EBG finanziert werden. Dies hätte im Ergebnis eine zusätzliche Projektreserve von rund Fr. 3 Mio. zur Folge. Definitiv entschieden wird dies aber erst im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund, den Kantonen und der AB. Diese wiederum kann erst abgeschlossen werden, wenn alle Kantone der Finanzierung zugestimmt haben (vgl. Ziff. A.2).

Der Kostenvoranschlag basiert auf dem Preisstand von September 2011. Für die Berechnung der Teuerung massgebend ist der Bahnbau-Teuerungsindex oder gegebenenfalls der NEAT-Teuerungsindex des Bundes.

2. Kostenaufteilung / Kostenteiler Bund-Kantone

a) Ausgangslage

Bei den Verhandlungen über eine Finanzierungslösung für die DML haben die beteiligten Kantone und das BAV verschiedene Lösungsmöglichkeiten für einen tragbaren Kostenteiler geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass mit einer gemischten Finanzierung mit Darlehen nach Art. 56 EBG und Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann.

Das BAV hat festgelegt, dass die Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel über den Infrastrukturfonds (Agglomerationsprogramm) und die übrigen Teilprojekte über die ordentliche Leistungsvereinbarung nach Art. 56 EBG zu finanzieren sind. An die Gesamtkosten der DML soll zudem ein Beitrag aus dem Strassenbauprogramm des Kantons St.Gallen geleistet werden.

b) Kostenteiler für Investitionen nach Infrastrukturfonds

Der Bundesanteil für die beiden Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel[6] wird aus dem Infrastrukturfonds (Agglomerationsprogramm) geleistet. Der Bundesanteil beträgt 40%. Die übrigen 60% der Investitionskosten sind durch die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen zu finanzieren.

Als Grundsatz haben die Kantone untereinander vereinbart, dass der für Infrastrukturfinanzierungen der AB übliche interkantonale Verteiler (ikV) - auch für die Kantonsanteile aus dem Agglomerationsprogramm angewendet werden soll.

Für den Kanton Appenzell I.Rh. musste jedoch eine Speziallösung gesucht werden. Mit einem ikV von 32.5% wäre dessen Kostenanteil ansonsten unverhältnismässig hoch ausgefallen. Zudem liegt der Kanton Appenzell I.Rh. nicht im Agglomerationsperimeter, weshalb er nicht Partnerkanton des Agglomerationsprogramms St.Gallen/Arbon-Rorschach ist. Die beteiligten Kantone sind daher übereingekommen, die Kantonsbeteiligungen für den aus dem Infrastrukturfonds finanzierten Teil für Appenzell A.Rh. und St.Gallen auf je 60% und für Appenzell I.Rh. auf 17% festzulegen. Zudem sollen die Kantonsbeteiligungen an den Restkosten nach Abzug des Bundesanteils in allen Kantonen gleich sein.

Daraus ergibt sich folgender Kostenteiler für die Massnahmen gemäss IFG (Anteile in %):

Kostenträger	**ikV**	**Kostenteiler Bund-Kantone**	**Anteil**
Bund			40.00
Appenzell A.Rh.	52.50	60.00	31.50
Appenzell I.Rh.	32.50	17.00	5.53
St.Gallen	15.00	60.00	9.00
Total	100.00		86.03
Noch zu verteilen			13.97

Weiter haben die drei Kantone untereinander vereinbart, dass sie die noch zu verteilenden Restkosten von 13.97% unter sich gemäss dem für Infrastrukturleistungen der AB üblichen interkantonalen Verteiler (ikV) tragen.

[6] vgl. Erw. C.4.c)

Dies führt zu folgender prozentualer Aufteilung:

Kostenträger	**Anteil**
Appenzell A.Rh.	7.33 (0.525 x 13.97)
Appenzell I.Rh.	4.54 (0.325 x 13.97)
St.Gallen	2.10 (0.150 x 13.97)
Total	13.97

Es resultiert folgende prozentuale Aufteilung:

Kostenträger	**Anteil**
Bund	40.00
Appenzell A.Rh.	38.83 (31.50 + 7.33)
Appenzell I.Rh.	10.07 (5.53 + 4.54)
St.Gallen	11.10 (9.00 + 2.10)
Total	100.00

c) Privatbahnfinanzierung nach Eisenbahngesetz

Im Bereich der DML kommen für die Privatbahnfinanzierung nach Art. 56 EBG die üblichen Kostenteiler zur Anwendung:

- der interkantonale Kostenteiler (ikV) und
- der Kostenteiler Bund-Kantone.

Der ikV bestimmt den Anteil der einzelnen Kantone an der Finanzierung einer Linie bzw. Strecke. Er wird durch die beteiligten Kantone vereinbart und richtet sich üblicherweise nach der Verkehrsbedienung der Stationen und der Streckenlänge. Der Kostenteiler Bund-Kantone wird gemäss der eidgenössischen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) alle vier Jahre neu berechnet. Sie basiert auf der Bevölkerungsdichte und dem Anteil der Privatbahninfrastruktur eines Kantons. Die Nettoanteile der drei Kantone in Prozenten einer Investition ergeben sich aus der Multiplikation aus ikV und Kostenteiler Bund- Kantone.

Für die betroffenen Streckenabschnitte ergeben sich somit folgende Nettoanteile (in %):

		St.Gallen-Appenzell	St.Gallen-Trogen
ikV	Appenzell A.Rh.	52.50	55.00
	Appenzell I.Rh.	32.50	-
	St.Gallen	15.00	45.00
Kostenteiler Bund-Kantone	Appenzell A.Rh.	25.00	25.00
	Appenzell I.Rh.	17.00	-
	St.Gallen	65.00	65.00
Nettoanteile	Appenzell A.Rh.	13.13	13.75
	Appenzell I.Rh.	5.53	-
	St.Gallen	9.75	29.25
	Bund	71.59	57.00

Der Anteil des Bundes an den Investitionsdarlehen auf der Linie St.Gallen-Appenzell beträgt somit 71.59% und auf der Linie St.Gallen-Trogen 57%. Der restliche Anteil ist durch die drei Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen (und gemäss jeweiligem kantonalen Recht ihre Gemeinden und Bezirke) im Rahmen der noch abzuschliessenden Leistungsvereinbarung 2013-2016 gemäss EBG zur Infrastrukturfinanzierung der AB zu tragen. Die Kantonsbeiträge an diese Leistungsvereinbarung werden üblicherweise jährlich im Rahmen des ordentlichen Budgetverfahrens beschlossen. Aus Gründen der Transparenz wird im Kanton Appenzell I.Rh. auch das Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG in die Kreditvorlage an den Souverän integriert.

3. Wirtschaftlichkeit

a) Grundlage

Für die betriebswirtschaftlichen Überlegungen sind die nachgefragten Personenkilometer (Reisedistanz mal Anzahl Fahrgäste) massgebend. Die Erträge aus dem Personenverkehr werden den Transportunternehmungen auf der Basis der Personenkilometer gutgeschrieben. Werden die effektiven Personenkilometer aus dem Jahre 2010 mit den Nachfrageprognosen und den Fahrplanszenarien (vgl. Ziff. C.2 und C.3.b) der DML verglichen, so ergibt sich folgendes Bild:

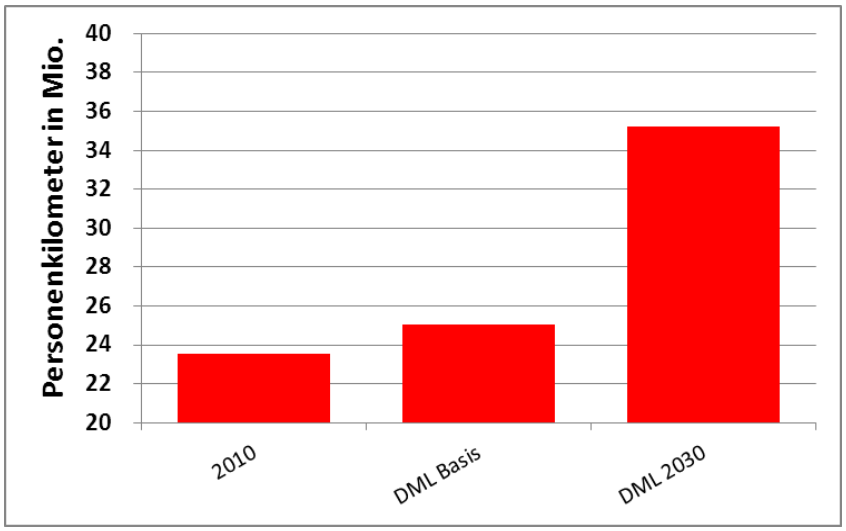


Abbildung 4: Entwicklung Personenkilometer mit der DML[7]

Aus den obenstehenden Werten ergibt sich, dass mit der DML eine Zunahme der Personenkilometer von 23.6 Mio. (2010) auf 35.2 Mio. bis in den Zeitraum 2030 erwartet werden darf. Das entspricht einer Zunahme von ziemlich genau 50%. Dies wird zu entsprechenden Mehrerträgen führen.

b) Betriebswirtschaftliche Auswirkungen

Die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr werden durch den Bund und die Kantone gemeinsam finanziert. Sowohl für den bestellten regionalen Personenverkehr als auch für die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur werden sie gemäss den Bundesvorschriften vom Bund und den beteiligten Kantonen gemeinsam getragen.

Die Abgeltungen von Bund und Kantonen ohne DML belaufen sich zusammen auf jährlich Fr. 14.419 Mio. Auf dem gleichen Preisstand und mit denselben Kalkulationsgrundlagen werden sich die Abgeltungen mit der DML bei gleichem Fahrplanangebot wie ohne DML (= DML Basis) auf Fr. 12.328 Mio. reduzieren. Das sind Fr. 2.091 Mio. oder 14.5% weniger. Selbst mit einem durchgehenden Viertelstundentakt zwischen Teufen (ev. Gais) und Trogen sowie stündlichen Eilzügen in Lastrichtung während den Hauptverkehrszeiten werden die Abgeltungen mit der DML nur geringfügig auf Fr. 15.420 Mio. steigen (= DML 2030). Das sind Fr. 1 Mio. oder 6.9% mehr als ohne DML und das - gemessen an den gefahrenen Zugkilometern - bei einem um 39% besseren Fahrplanangebot. Damit ist erwiesen, dass sich die Investitionen in den Infrastrukturausbau der AB aus betriebswirtschaftlicher Sicht rechnen.

Ob der interkantonale Verteiler (ikV) auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der DML mit Blick auf die vorwiegend zwischen Teufen und Trogen mögliche Fahrplanverdichtung anzupassen ist, hängt von der effektiven Angebotsgestaltung ab.

[7] vgl. Erw. C.3.b)

Im öffentlichen Verkehr bildet der Kostendeckungsgrad eine wichtige Kennzahl. Sie gibt das Verhältnis zwischen Erlös und Vollkosten wieder. Gemäss Statistik des BAV liegt die AB aktuell im unteren Bereich vergleichbarer Bahnen (Meterspurbahnen). Ohne DML würde sich der Kostendeckungsgrad von 43.5% (Abgeltung im Jahr 2011) auf 40.7% verschlechtern. Mit der Realisierung der DML kann der Kostendeckungsgrad ohne Veränderung des Fahrplans signifikant auf 47.1% gesteigert werden (DML Basis). Selbst mit dem erheblich ausgebauten Fahrplanangebot im Szenario "DML 2030" bleibt der Kostendeckungsgrad mit rund 45 % und auch im gesamtschweizerischen Quervergleich gut.

c) Volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen

Das Projekt der DML wurde im Jahr 2007 vom Büro ecoplan einer Kosten-Nutzen-Abschätzung unterzogen. In der Kosten-Nutzen-Abschätzung wurde nicht nur verglichen, in welchem Verhältnis der zukünftige Ertrag der AB zum zukünftigen Aufwand steht (= betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise), sondern auch in welchem Verhältnis die totalen Aufwendungen zum Gesamtnutzen für die regionale Volkswirtschaft stehen. Beim zusätzlichen Nutzen zählen nicht nur die zusätzlichen Billetteinnahmen der AB, sondern auch Faktoren wie Zeitersparnis der Bahnkunden durch kürzere Reisezeiten, kürzere Wartezeiten dank dichterem Fahrplan und verkürzte Umsteigezeiten, Zeitersparnis der Autofahrer dank geringeren Staus durch die Verkehrsentlastung und die aufgehobenen Bahnübergänge. Die untersuchten Fahrplanvarianten zeigen, dass der Bau der DML in jedem Fall - gemessen am volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen - ein positives bis sehr positives Ergebnis hat. Je nach gewähltem Fahrplanszenario resultiert - je nach Angebots- und Fahrplanszenario - ein volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen von Fr. 2.09 Mio. bis Fr. 6.59 Mio. pro Jahr, gebildet aus der Summe der Abgeltungen und der Summe des volkswirtschaftlichen Nutzens. Dieses positive Resultat war eines der wichtigsten Kriterien für den Bund, die DML mit einem Beitragssatz von 40% aus dem Infrastrukturfonds zu unterstützen.

4. Finanzierung

Die Realisierung der DML setzt folgende Infrastruktur-Module voraus, die über verschiedene Gefässe finanziert werden:

Infrastrukturfonds	**Kosten (in 1'000 Fr.)[8]**
Güterbahnhof	11'200
Ruckhaldetunnel	54'300
Total	**65’500**
Strassenbaubeitrag	**-5'000**
Total	**60'500**

[8] Preisbasis September 2011, inkl. MWSt.

Darlehen Art. 56 EBG	**Kosten (in 1'000 Fr.)[9]**
AB Bahnhof St.Gallen	12'250
Lustmühle	4'070
Sicherungsanlage Liebegg	1'770
Schülerhaus	1'720
Schützengarten	400
Bahntechnik	1'000
Projektierung, Allgemeines	1'000
Projektreserve	2'200
Total	**24'410**

a) Infrastrukturfonds

Im Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach ist die DML mit Kosten von Fr. 60 Mio. (Stand März 2008) und somit mit Bezugskosten von Fr. 52.05 Mio. (Kostenstand Oktober 2005, exklusive Mehrwertsteuer) als sogenanntes A-Projekt enthalten. Dies ergibt einen Bundesbeitrag von Fr. 20.82 Mio. (40% von Fr. 52.05 Mio.). Im Prüfbericht des Bundes wird festgehalten, dass die übrigen Kosten der DML aus dem ordentlichen Budget der AB unter Mitfinanzierung des Bundes und der Kantone (gemäss EBG) zu finanzieren sind.

Nach Abzug des Strassenbaubeitrags fallen gemäss Voranschlag der AB für die Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel Kosten von Fr. 60.5 Mio. an (Preisstand September 2011).

In den Gesamtkosten für die Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel von Fr. 65.50 Mio. ist ein Anteil für die Mehrwertsteuer enthalten, welche die AB nicht als Vorsteuerabzug geltend machen kann. Darunter fallen nicht aktivierbare Kosten, welche aus à fonds perdu-Beiträgen des Bundes und der Kantone bezahlt werden. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt die nicht aktivierbaren Kosten nicht bekannt sind, kann auch die genaue Höhe dieser Vorsteuerkürzung noch nicht abgeschätzt werden.

Der Bund gewährt die Beiträge aus dem Infrastrukturfonds als Maximalbeiträge. Die Bundesmittel können nur für die jeweils bezeichneten Projekte verwendet werden. Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Agglomerationen/Trägerschaften. Somit tragen die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen allfällige Mehrkosten für die Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel im Verhältnis des vereinbarten Kostenteilers gemäss Ziff. E.2.b).

[9] Preisbasis September 2011, ohne MWSt.

b) Darlehen nach Art. 56 EBG (Privatbahnfinanzierung)

Es ist vorgesehen, dass der Bund sowie die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen der AB ein bedingt rückzahlbares Darlehen nach Art. 56 EBG über Fr. 24.41 Mio. für die übrigen Teilprojekte[10] der DML leisten. Die Bereitstellung der Mittel für diese Projekte soll im Rahmen der ordentlichen Leistungsvereinbarungen zur Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen sichergestellt werden (Investitionsdarlehen nach Art. 56 EBG).

c) Beitrag Strassenbau Kanton St.Gallen

Für den Kanton St .Gallen entfällt mit dem Bau des Ruckhaldetunnels die Sanierung des Bahnübergangs Teufener-Strasse. Normalerweise werden die Kosten solcher Sanierungen durch den Strassen- und Bahnbetreiber gemeinsam getragen. Aus einer Mischrechnung zwischen einer Unterführungslösung und einer Lösung mit Verkehrsregelungsanlage hat das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen einen Strassenanteil von Fr. 5 Mio. für die Sanierung berechnet.

Damit wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Verlegung der Bahn in einen Tunnel für den Strassenverkehr eine Verbesserung mit sich bringt. Deshalb ist dieser Beitrag an die Baukosten für den Ruckhaldetunnel anzurechnen. Der Beitrag des Kantons St.Gallen von Fr. 5 Mio. wird als Pauschale gewährt.

5. Kreditbedarf

Die Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel der DML erfordern einen Gesamtkredit von Fr. 60.5 Mio. Aufgegliedert auf die einzelnen Finanzierungsquellen haben der Bund sowie die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen nachstehende Beiträge gemäss Finanzierungsgesuch der AB zu übernehmen (Angaben in Fr. 1'000.--):

Kreditbedarf Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel					
Finanzierungsquelle	**Gesamtkosten**	**Anteil Bund**	**Anteil Appenzell A.Rh.**	**Anteil Appenzell I.Rh.**	**Anteil St.Gallen**
Infrastrukturfonds	60'500	24'200	23'492	6'092	6'716
Beitrag Strassenbau Kt. St.Gallen	5'000				5’000
Total	**65'500**	**24'200**	**23'492**	**6'092**	**11'716**

Der Bundesanteil von Fr. 24.2 Mio. wird über den Infrastrukturfonds finanziert. Der Anteil von Appenzell I.Rh. beträgt Fr. 6.092 Mio.

[10] vgl. Erw. C.4.c)

Der pauschale Strassenbaubeitrag des Kantons St.Gallen im Umfang von Fr. 5 Mio. an die DML wird über das Strassenbauprogramm des Kantons St.Gallen finanziert und sichergestellt.

Der Kreditbedarf von insgesamt Fr. 24.41 Mio. für die übrigen Teilprojekte der DML wird über die Leistungsvereinbarung zur Finanzierung der Infrastruktur der AB mittels Darlehen nach Art. 56 EBG gedeckt. Wie bis anhin wird über diese Darlehen gesondert ausserhalb dieser Vorlage entschieden (Angaben in Fr. 1'000.--).

Kreditbedarf übrige Teilprojekte					
Finanzierungsquelle	**Gesamtkosten**	**Anteil Bund**	**Anteil Appenzell A.Rh.**	**Anteil Appenzell I.Rh.**	**Anteil St.Gallen**
Darlehen Art. 56 EBG	24'410	16'378	3'252	934	3'846
Total	**24'410**	**16'378**	**3'252**	**934**	**3'846**

Der Bundesanteil beläuft sich auf Fr. 16.378 Mio. Der Anteil von Appenzell I.Rh. beträgt Fr. 934'000.--.

Die AB geht gemäss ihrem Finanzierungsgesuch vom 23. Dezember 2011 davon aus, dass aus heutiger Sicht keine Vorfinanzierung der Bundesmittel durch die Kantone notwendig ist. Sollte als Folge neuer Entwicklungen beim Bund (nicht rechtzeitig zur Verfügung stehende Mittel aus dem Infrastrukturfonds) im weiteren Projektverlauf trotzdem eine Vorfinanzierung des Bundesanteils opportun erscheinen, so sind die Vorfinanzierungskosten - d.h. die Zinsen - durch die Kantone Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen im gleichen Verhältnis wie die kantonalen Finanzierungsbeiträge an den Anteil Infrastrukturfonds zu tragen. Die Vorfinanzierung selber könnte direkt durch die AB verhältnismässig kostengünstig beschafft werden, da der Bundesbeschluss, in dem das Agglomerationsprogramm mit der DML aufgenommen ist, einem Zahlungsversprechen und damit quasi einer Bundesgarantie gleichkommt.

Im Bundesbeschluss über den Infrastrukturfonds ist die DML mit anrechenbaren Kosten von Fr. 52.05 Mio. enthalten. Bei einem Bundesanteil von 40% ergibt dies Fr. 20.82 Mio. Diese Beträge gelten gemäss Leistungsvereinbarung als verbindliches Kostendach. Allfällige Kosten, die darüber hinausgehen, sind von den Kantonen Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh. und St.Gallen im Verhältnis des vereinbarten Kostenteilers zu tragen. Hochgerechnet auf September 2011 (gemäss Bahnbau-Teuerungsindex des Bundes) entspricht das Kostendach inkl. Mehrwertsteuer anrechenbaren Kosten von Fr. 62.39 Mio. zulasten des Infrastrukturfonds. Bei einem veranschlagten Kreditbedarf von Fr. 60.5 Mio. für die Teilprojekte Güterbahnhof und Ruckhaldetunnel ist das Kostendach somit eingehalten.

6. Bauteuerung

Die Bauzeit für die Teilprojekte der DML beträgt voraussichtlich rund drei Jahre. Teuerungsbedingte Mehrkosten können nicht ausgeschlossen werden. Ebenso allfällige Mehrwertsteuererhöhungen. Massgebend ist der Preisstand September 2011.

F. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf den Landsgemeindebeschluss betreffend Erteilung eines Kredits für die Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen AG einzutreten und diesen der Landsgemeinde 2013 im befürwortenden Sinn zu unterbreiten.

Appenzell, 26. Juni 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann:	Der Ratschreiber:
Carlo Schmid-Sutter	Markus Dörig

Landsgemeindebeschluss über einen Kredit für ein Archiv und einen Serverraum beim Zeughaus sowie Bauanpassungen im Zeughaus

vom

Die Landsgemeinde des Kantons Appenzell I.Rh.,

beschliesst:

I.

Für die Erstellung eines Archivs und einen Serverraum beim Zeughaus und die sich daraus ergebenden Bauanpassungen im Zeughaus wird ein Kredit von Fr. 3'200'000.-- gewährt.

II.

[1]Teuerungsbedingte Mehrkosten sowie weitere projektbedingte, unvorhergesehene Zusatzkosten bis 10% unterstehen der Genehmigung der Standeskommission.

[2]Bei projektbedingten Zusatzkosten über 10% ist nach Art. 7[ter] der Kantonsverfassung vom 24. Wintermonat 1872 zu verfahren.

III.

Dieser Beschluss tritt mit Annahme durch die Landsgemeinde in Kraft.

Appenzell,

Namens der Landsgemeinde
(Unterschriften)

44/1/2012: Antrag Standeskommission

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Landsgemeindebeschluss über einen Kredit für ein Archiv und einen Serverraum beim Zeughaus sowie Bauanpassungen im Zeughaus

1. Ausgangslage

Die Standeskommission hat dem Grossen Rat auf die Juni-Session 2012 hin eine Kreditvorlage für den Bau eines unterirdischen Geschosses beim alten Zeughaus unterbreitet. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Zeughaus selber sollte das dort untergebrachte Archiv, auf das insbesondere das Bau- und Umweltdepartement und das Schatzungsamt regelmässig zugreifen, unter den Vorplatz des Zeughauses verlegt werden. Gleichzeitig sollte dort zur Sicherung und Überbrückung des Informatikbetriebs der kantonalen Verwaltung ein zweiter Serverstandort realisiert werden. Der Kreditantrag belief sich auf Fr. 1'700'000.--.

Anlässlich der Behandlung des Geschäfts im Grossen Rat wurde unter anderem beantragt, es sei zu prüfen, ob man angesichts des Umstands, dass man den Vorplatz ohnehin aufreisst, das neue Untergeschoss nicht grösser bauen sollte. Die Standeskommission nahm diesen Antrag entgegen und hat die Sachlage inzwischen geprüft.

Das Bauprojekt, das im Juni 2012 im Grossen Rat beraten wurde, ist so dimensioniert, dass für das Planarchiv, das im Zeughaus regelmässig genutzt wird, eine Entwicklungsreserve von über 20 Jahren besteht. Dieser Planungshorizont war richtig gesetzt. Eine Raumbedarfsplanung mit Fristen für 40 oder 50 Jahre erscheint wenig realistisch, weil über einen so langen Zeitraum hinweg die Planungsvarianz so stark ansteigt, dass die Prognosen wenig Wert haben. So wären beispielsweise bei einem Wechsel hin zu einem rein elektronischen Archiv die Planungskriterien neu zu definieren.

Aus baulicher Sicht macht es dann Sinn, das Volumen für das Untergeschoss beim Zeughaus markant zu vergrössern, wenn der entstehende Raum effektiv und gewinnbringend genutzt werden kann. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn man ohne das zusätzliche Volumen bald ohnehin neu bauen müsste. Diese Konstellation trifft auf das Landesarchiv und die Kantonsbibliothek zu.

2. Situation im Landesarchiv

Der Kulturgüterraum des Landesarchivs befindet sich im Untergeschoss von alter und neuer Landeskanzlei sowie dem Kanzleiplatz. Er umfasst 120m^2. Der Raum ist mit Rollregalen ausgestattet. Das gesamte Fassungsvermögen dieser Regale beträgt 1'200 Laufmeter. Derzeit sind noch 130 Laufmeter frei. Einige Bestände befinden sich noch unbearbeitet in den Regalen. Mit der Bearbeitung dieser Bestände sinkt die freie Kapazität im Kulturgüterraum auf 80 Laufmeter. Zur Entlastung stehen dem Landesarchiv zwei Räume in der Zivilschutzanlage der Feuerschaugemeinde an der Blattenheimatstrasse zur Verfügung. Das dortige Fassungsvermögen beträgt etwa 160 Laufmeter. Belegt sind davon derzeit rund 50 Laufmeter. In den Zivilschutzräumen können aber nur Archivalien untergebracht werden, die selten genutzt werden. Insbesondere eingehende Akten aus der Verwaltung können dort nicht gelagert werden.

Eine weitergehende Verlagerung des Archivs in Zivilschutzräume kommt nicht in Frage, weil solche Räume im Bedarfsfall schnell geräumt werden müssten und sie klimatisch nicht für die speziellen Bedürfnisse des Landesarchivs gebaut wurden.

Raumsituation für Landesarchiv

	Fläche (m^2)	Fassungsvermögen (Laufmeter)	Freie Kapazität (Laufmeter)
Kulturgüterraum (Rollregale)	120	1200	80
2 Räume Zivilschutzanlage Blattenheimat (Standregale)	45	160	110
Gesamtvorrat			190

Pro Jahr wächst das Landesarchiv um 30 bis 50 Laufmeter. Die noch bestehenden Platzreserven werden also bereits in wenigen Jahren erschöpft sein. Es ist eine substanziell neue Lösung zu suchen.

3. Situation in der Kantonsbibliothek

Heute sind die Bestände der Kantonsbibliothek an drei Orten untergebracht. Der Hauptteil der Kantonsbibliothek befindet sich in einem Magazin im Untergeschoss von alter und neuer Landeskanzlei sowie dem Kanzleiplatz. Es stehen nicht ganz 1'000 Laufmeter zur Verfügung. Die Kapuziner- und Professorenbibliothek mit einem Bestand von rund 25'000 Büchern belegt gut 1'100 Laufmeter im Kapuzinerkloster. Schliesslich stehen auch der Kantonsbibliothek zwei Räume in der Zivilschutzanlage an der Blattenheimatstrasse zur Verfügung.

Die Rollregalanlage im Magazin ist bereits heute vollständig ausgenutzt. Zur Entlastung wurden dem Gang entlang Regale eingefügt und die Aufstellung um 30 Tablare verdichtet. Die Platzreserve ist nur noch klein. Eine gewisse Reserve besteht noch in der Zivilschutzanlage Blattenheimat. Allerdings ist auch dort die gleiche Einschränkung zu machen wie beim Landesarchiv: Es können nur Bestände ausgelagert werden, die schwach nachgefragt sind. Andernfalls wäre der Zeitverlust, der mit der dezentralen Lage verbunden ist, nicht zu rechtfertigen. Hinzu kommt auch hier, dass die Räume in der Zivilschutzanlage unter Umständen schnell geräumt werden müssten und nicht alle Anforderungen für einen Kulturgüterschutzraum erfüllt sind.

Raumsituation für Kantonsbibliothek

	Fläche (m^2)	Fassungsvermögen (Laufmeter)	Freie Kapazität (Laufmeter)
Magazin (Rollregale + ergänzende Standregale)	80	990	10
2 Räume Zivilschutzanlage Blattenheimat (Standregale)	45	160	60
Bestand Kapuzinerkloster	164	1200	0
Gesamtvorrat			70

Die Kantonsbibliothek wächst im Normalbetrieb etwa 20 bis 30 Laufmeter im Jahr. Ist jedoch ein grösserer Bestand unter einem Mal zu übernehmen, ist umgehend viel mehr Platz zur Verfügung zu stellen. Selbst unter der Annahme eines lediglich normalen Wachstums werden die Platzreserven bald erschöpft sein.

4. Konsequenzen für das Bauprojekt beim Zeughaus

Aufgrund der geschilderten Sachlage ist klar, dass entweder für das Landesarchiv oder für die Kantonsbibliothek in nächster Zeit eine neue Unterbringungslösung zu finden ist. Die getätigten Abklärungen zur Vergrösserung des Archivraums beim Zeughaus haben ergeben, dass neben dem Verwaltungsarchiv für die im Zeughaus vorhandenen Amtsstellen und dem Serverraum zusätzlich das ganze Landesarchiv dort untergebracht werden kann.

Auf dem Vorplatz des Zeughauses lässt sich ein unterirdischer Raum mit einer Länge von 30.55m und einer Breite von 16.85m bauen, ohne dass wegen der leicht schiefen Lage des Vorplatzes unmittelbar beim Zeughaus unangepasste Raumhöhen entstehen. Mit diesen Ausmassen ergibt sich eine Nettofläche von 468.73m^2. Darauf lässt sich das Archiv für das Zeughaus (121.86m^2), ein Serverraum (43.65m^2) sowie das Landesarchiv (205.18m^2) mit ei-

nem Lagerraum (24.38m^2) und einem Sortierraum (20.83m^2) realisieren. Hinzu kommen ein Technikraum (24.02m^2) und Erschliessungsflächen (28.81m^2).

Der vom Zeughaus weiter entfernte, der Strasse zugewandte Archivteil ist für das Landesarchiv vorgesehen. Der Teil näher beim Zeughaus ist für das interne Archiv geplant. Die Archivräume für die Verwaltungseinheiten im Zeughaus sind von jenen des Landesarchivs baulich getrennt und verfügen über einen separaten Zugang. Der Zugang zum Sortierraum des Landesarchivs ist von der Treppe und vom Lift her so dimensioniert, dass die Befahrbarkeit mit einem Palettrolli möglich ist.

Beim Einsatz einer Standard-Rollregalanlage können den Nutzern des Zeughauses 1'060 Laufmeter für die Aktenablage zur Verfügung gestellt werden, dem Landesarchiv 2'015 Laufmeter. Dieser Platz bietet je eine Reserve für rund 20 Jahre.

Der Betrieb des Landesarchivs erfordert zwingend einen Arbeitsplatz und einen Leseraum in unmittelbarer Nähe zum Archiv. Im Zeughaus ist dies nur im Dachgeschoss möglich, wo heute das interne Archiv untergebracht ist. Nach einer Verlegung dieses Archivs können dort zwei Einzelbüros (12.32m^2 und 15.38m^2) sowie ein grösseres Besprechungszimmer (47.64m^2) gebaut werden. Das heutige Sitzungszimmer im Dachgeschoss (31m^2) könnte ebenfalls als Büro genutzt werden. In diesen Räumen lässt sich auch ein Leseraum für die Benutzer des Landesarchivs unterbringen.

Mit dieser neuen Variante ist der nördliche Teil des Zeughausareals soweit möglich unterbaut. Da die Differenz der Höhenkoten zwischen dem südöstlichsten und dem nordwestlichsten Punkt des Archivs 1.70m beträgt, muss das Archiv im Vergleich mit der ersten Variante etwas tiefer gelegt und das Gelände gegen die Gaiserstrasse mit einer Sockelmauer gefasst werden.

Die Variante gemäss der ersten Vorlage an den Grossen Rat sowie die neue Variante sehen im Überblick wie folgt aus:

	Variante 1	**Variante 2**
Untergeschoss	Archiv für Zeughaus Serverraum	Archiv für Zeughaus Serverraum Landesarchiv
Total Raum im Untergeschoss	1'402m^3	2'746m^3
Dachgeschoss		Umbau ehemaliges Zeughausarchiv in Büro- und Sitzungsräume

5. Verlegung der Kantonsbibliothek und der Volksbibliothek?

Für die Kantonsbibliothek bestehen Ideen, dass sie, zusammen mit der Volksbibliothek und der Gymnasialbibliothek, im Kapuzinerkloster untergebracht werden könnte. Aus diesem Grund wurde die Verlegung des Landesarchivs auch nicht bereits in der ersten Variante für das Zeughausprojekt angedacht. Würden nämlich die Kantonsbibliothek und die Volksbibliothek aus dem Untergeschoss unter der Landeskanzlei wegkommen, wären die Raumprobleme für das Landesarchiv ebenfalls gelöst. Bei einer räumlichen Verlegung der Volksbibliothek und der Kantonsbibliothek würde das Magazin mit rund 1'000 Laufmetern frei. Damit liesse sich der Raumbedarf des Landesarchivs wieder für eine lange Zeit gewährleisten.

Die Vorabklärungen für eine künftige Nutzung des Kapuzinerklosters sind allerdings noch nicht soweit fortgeschritten, dass bereits ein Entscheid gefällt werden könnte. Nebst der Realisierung eines Bibliothekshauses werden derzeit noch weitere Nutzungen abgeklärt.

Die Standeskommission möchte für die künftige Nutzung des Kapuzinerklosters auf die Februar-Session 2013 mit einem Planungskredit an den Grossen Rat gelangen. Allenfalls wird sich schon im Rahmen dieser Diskussion weisen, ob ein Grundsatzbeschluss für eine Verlegung der Kantonsbibliothek in das Kapuzinerkloster gefällt werden kann. Dies vorausgesetzt, wird der Grosse Rat dann entscheiden können, ob für ihn eine Verlegung der Kantonsbibliothek ins Kapuzinerkloster so realistisch ist, dass er auf eine Ausdehnung des Zeughausuntergeschosses für das Landesarchiv verzichten möchte oder nicht.

6. Kosten

Die Kosten für das Bauprojekt betragen auf der Basis der Preise im März 2012 insgesamt Fr. 3'200'000.-- (+/-10%). Bei den Archivräumen und dem Serverraum sind die bautechnischen Einrichtungen und die Regale im Preis enthalten. Im Vergleich zur ersten Variante sind neu auch die Kosten für den Umbau der Räume im Dachgeschoss des Zeughauses eingerechnet. Im Vergleich ergibt sich folgendes Bild:

Kostenpositionen	**Variante 1 Fr.**	**Variante 2 Fr.**
Gebäude (1'402m^3 resp. 2'746m^3 x Fr. 530.--)	743'000.--	**1'455'000.--**
Installationen Archiv (Rollregale)	50'000.--	**120'000.--**
Bauliche Einrichtungen Serverraum	227'000.--	**227'000.--**
Installationen Serverraum	110'000.--	**110'000.--**
Fernleitungen	40'000.--	**40'000.--**
Unterfangung Zeughaus	45'000.--	**45'000.--**
Einschnitt Treppe / Lift	40'000.--	**40'000.--**

Lift	60'000.--	**60'000.--**
Anpassungen Elektrisches / Heizung / Lüftung / Sanitär / Kälte	41'000.--	**160'000.--**
Anpassungen Gipser / Maler	20'000.--	**20'000.--**
Umgebung / Plätze	80'000.--	**140'000.--**
Stützmauern / Rabatten / Lichtschächte / usw.		**80'000.--**
Umbau Dachgeschoss		**200'000.--**
Gebühren / Bewilligungen	10'000.--	**10'000.--**
Reserve	110'000.--	**260'000.--**
Mehrwertsteuer	124'000.--	**233'000.--**
Total	**1'700'000.--**	**3'200'000.--**

Das Landesarchiv ist aufgrund des Lagerguts zu klimatisieren, was alleine zu Mehrkosten gegenüber der Variante 1 von Fr. 120'000.-- führt. Zudem muss das Landesarchiv den weiteren Anforderungen für einen Kulturgüterschutzraum genügen. Dies wirkt sich namentlich bei den Wandstärken, der Einbruchsicherheit und den Vorkehren gegen allfällige Wassereintritte aus. Vergleicht man die Baukosten für das Untergeschoss, sinkt der Kubikmeterpreis wegen dieser erhöhten Anforderungen für das Landesarchiv in der neuen Variante gegenüber der bisherigen Vorlage nur relativ wenig, nämlich um rund 15% von Fr. 1'213.-- auf Fr. 1'043.--.

7. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf den Landsgemeindebeschluss über einen Kredit für ein Archiv und einen Serverraum beim Zeughaus sowie Bauanpassungen im Zeughaus einzutreten und der Landsgemeinde 2013 zu unterbreiten.

Die Standeskommission erachtet die nun vorgelegte Bauvariante als so weit von der ursprünglichen Variante entfernt, dass sie sie als neue Vorlage behandelt, die im Grossen Rat zwei neuen Lesungen unterzogen werden sollte.

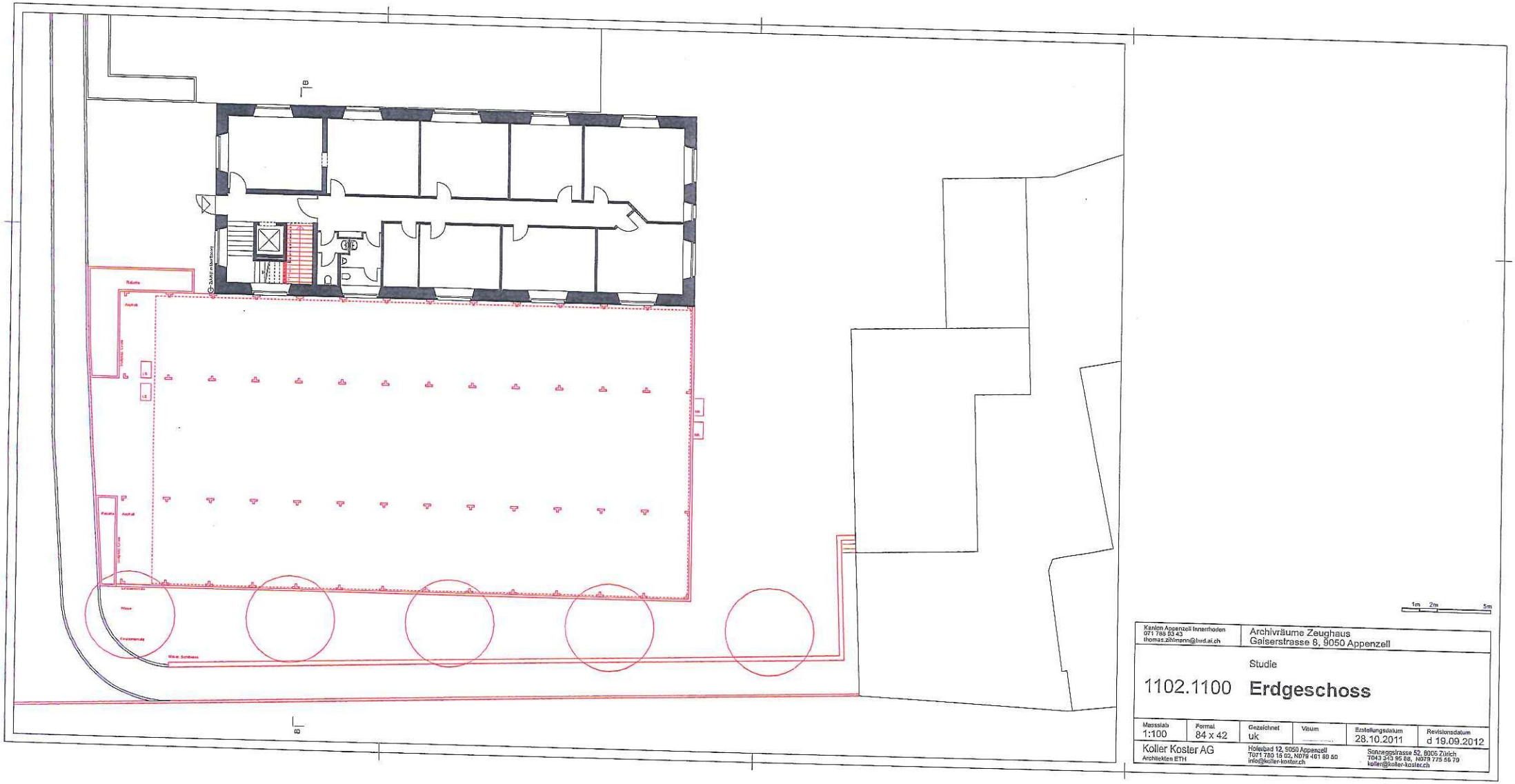
Appenzell, 25. September 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann: Der Ratschreiber:

Carlo Schmid-Sutter Markus Dörig

Beilage: 4 Projektabbildungen



Kanton Appenzell Innerrhoden 071 780 53 43 thomas.zihlmann@bvd.ai.ch	Archivräume Zeughaus Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell

Studie

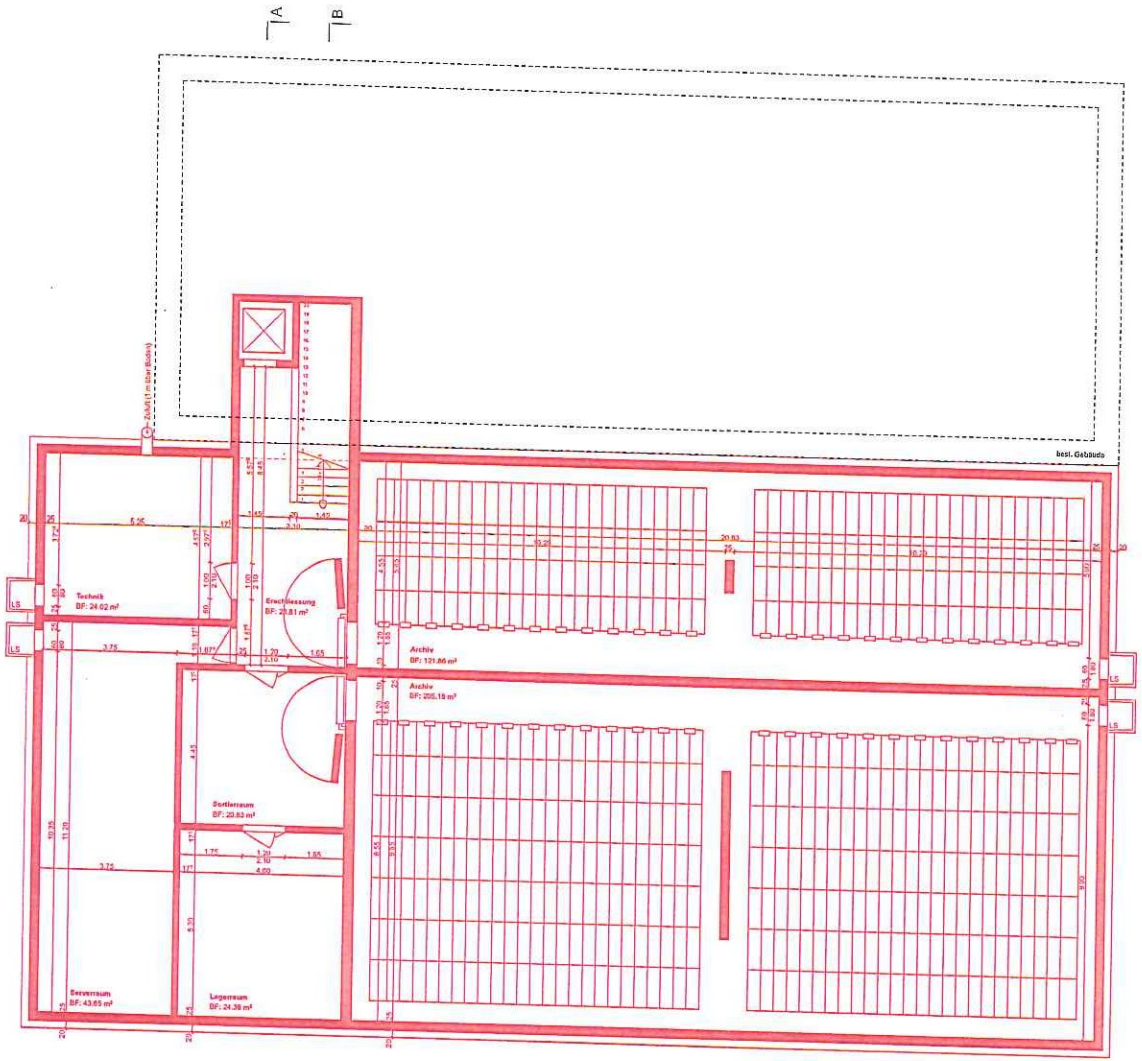
1102.1100 Erdgeschoss

Massstab	Format	Gezeichnet	Visum	Erstellungsdatum	Revisionsdatum
1:100	84 x 42	uk		28.10.2011	d 19.09.2012

Koller Koster AG
Architekten ETH

Holerbad 12, 9050 Appenzell
T071 780 15 02, N079 461 69 50
info@koller-koster.ch

Sonnaggstrasse 52, 8006 Zürich
T043 343 95 68, N079 775 56 79
koller@koller-koster.ch



1m 2m 5m

Kanton Appenzell Innerrhoden 071 788 93 43 thomas.zihlmann@bud.ai.ch	Archivräume Zeughaus Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell

Studie

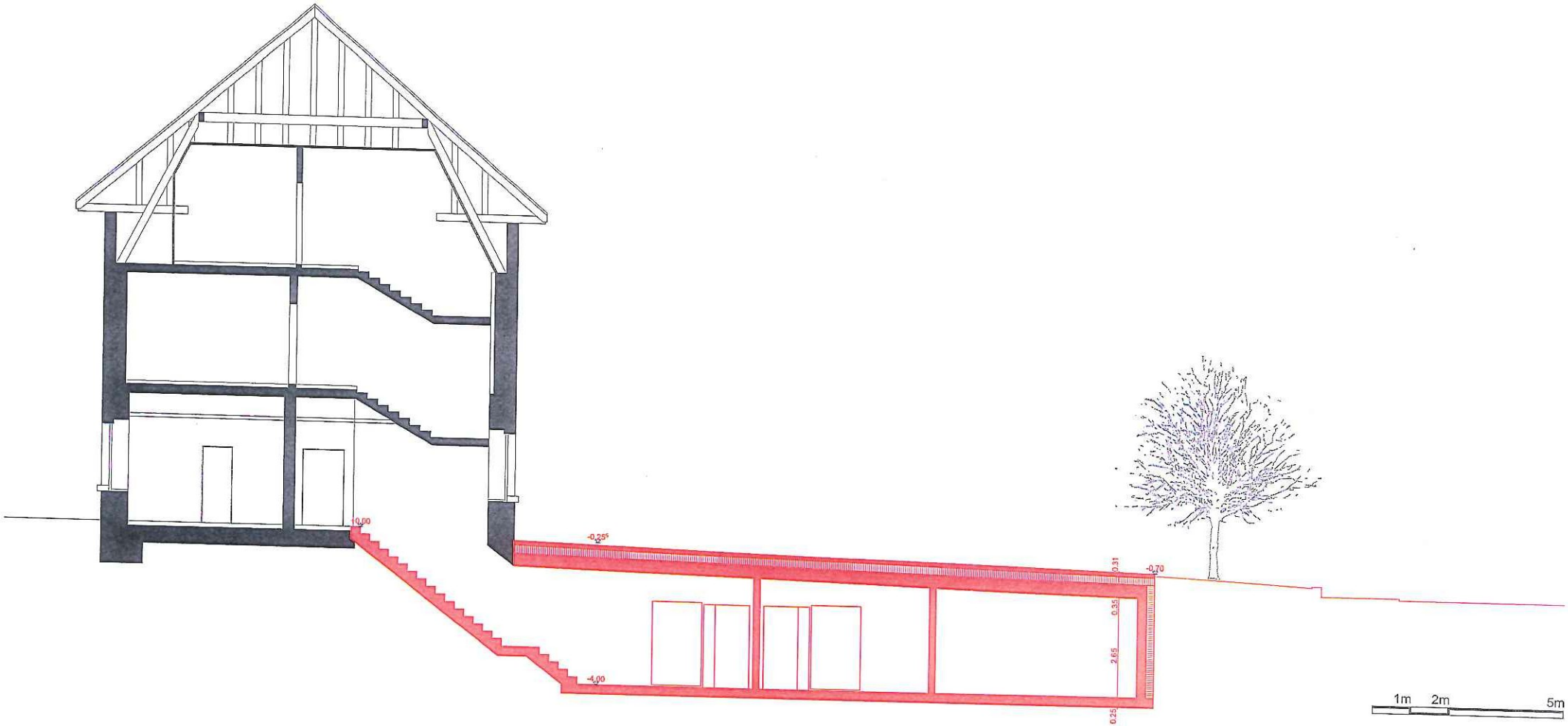
1102.1160 Untergeschoss

Massstab	Format	Gezeichnet	Visum	Erstellungsdatum	Revisionsdatum
1:100	60 x 42	uk		28.10.2011	D 19.09.2012

Koller Koster AG
Architekten ETH

Hoferbad 12, 9050 Appenzell
T071 780 15 02, N079 461 89 50
info@koller-koster.ch

Sonneggstrasse 52, 8006 Zürich
T043 343 95 88, N079 775 56 79
koller@koller-koster.ch



Kanton Appenzell Innerrhoden 071 788 93 43 thomas.zihlmann@bud.ai.ch	Archivräume Zeughaus Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell

Studie

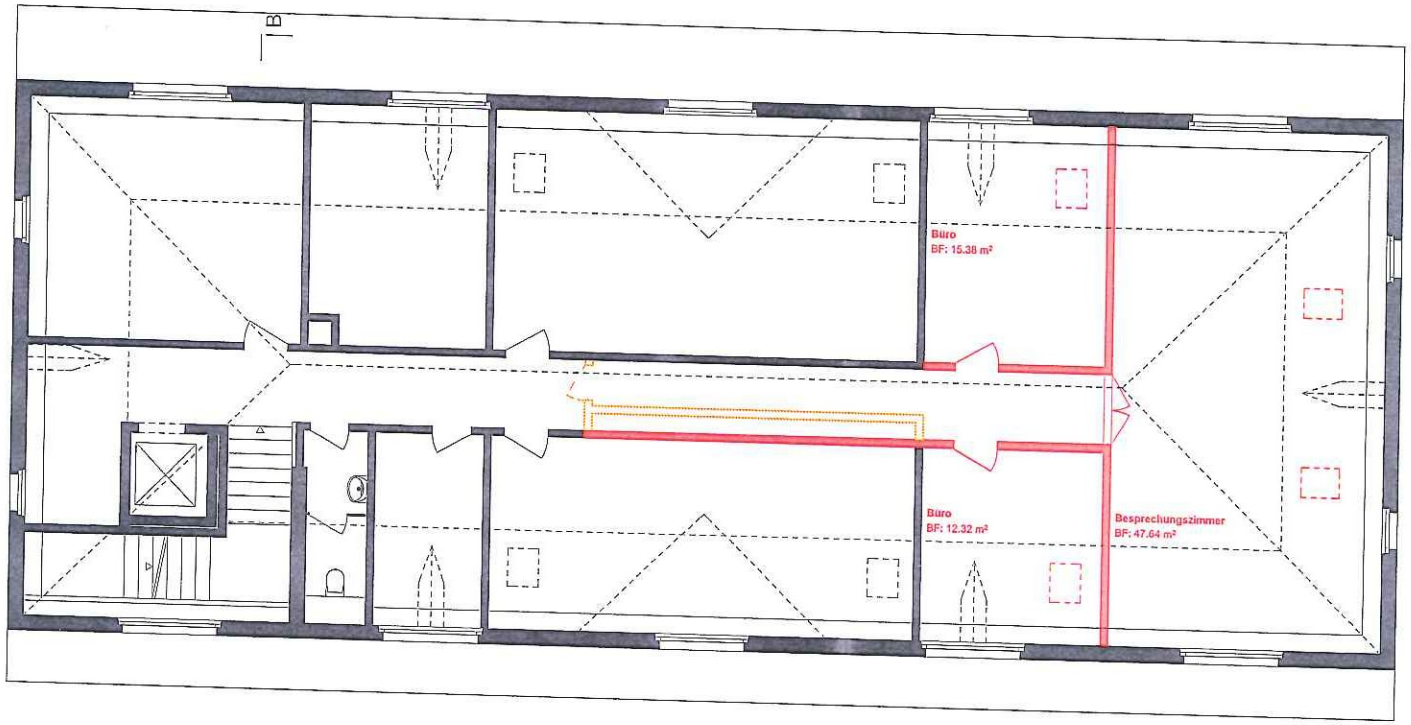
1102.1201 **Schnitt B-B**

Massstab	Format	Gezeichnet	Visum	Erstellungsdatum	Revisionsdatum
1:100	84 x 42	uk		28.10.2011	D 19.09.2012

Koller Koster AG
Architekten ETH

Hoferbad 12, 9050 Appenzell
T071 780 15 02, N079 461 89 50
info@koller-koster.ch

Sonneggstrasse 52, 8006 Zürich
T043 343 95 88, N079 775 56 79
koller@koller-koster.ch



1m 2m 5m

Kanton Appenzell Innerrhoden 071 788 93 43 thomas.zihlmann@bud.ai.ch	Archivräume Zeughaus Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell				
	Studie 1102.1130 **Dachgeschoss**				
Massstab 1:100	Format 42 x 30	Gezeichnet uk	Visum _____	Erstellungsdatum 06.09.2012	Revisionsdatum .
Koller Koster AG Architekten ETH	Hoferbad 12, 9050 Appenzell T071 780 15 02, N079 461 89 50 info@koller-koster.ch		Sonneggstrasse 52, 8006 Zürich T043 343 95 88, N079 775 56 79 koller@koller-koster.ch		

Grossratsbeschluss betreffend Revision der Behördenverordnung

vom

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I. Rh.,
in Revision der Behördenverordnung vom 15. Juni 1998,

beschliesst:

I.

Die Behördenverordnung vom 15. Juni 1998 wird geändert.

1. In Art. 3 wird ein Abs. 3 eingefügt:

   [3]Amtliches Material ist, soweit es nicht dem Nachfolger zur Weiterführung des Amtes zu überlassen ist, der Behörde oder der verantwortlichen Stelle zurückzugeben oder auf deren Anweisung zu vernichten.

2. Art. 6 Abs. 1 Ziff. 1 lautet neu:

   1. Standeskommission

Mitglieder der Standeskommission	Fr. 90'000.--
Zulage regierender Landammann	Fr. 22'500.--

3. Art. 6a wird eingefügt:

Sitzungsgelder und Spesen Standeskommission

[1]Die Mitglieder der Standeskommission erhalten für ihre amtlichen Tätigkeiten anstelle von Sitzungsgeldern eine pauschale Entschädigung von Fr. 7'000.-- pro Jahr. Der regierende Landammann erhält zusätzlich Fr. 2'000.-- pro Jahr.

[2]Die Mitglieder der Standeskommission erhalten für Spesen im Zusammenhang mit amtlichen Tätigkeiten innerhalb der Kantone Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh. und St.Gallen eine pauschale Entschädigung pro Jahr von Fr. 5'000.--. Mitglieder aus Oberegg erhalten zusätzlich Fr. 5'000.--. Der regierende Landammann erhält überdies Fr. 1'000.--.

[3]Spesen im Zusammenhang mit amtlichen Tätigkeiten ausserhalb des genannten Gebiets werden separat abgerechnet.

[4]Die Entschädigung für besondere Beanspruchungen richtet sich nach Art. 8 Abs. 4.

4. Art. 7 Abs. 1 lautet neu:

> [1]Austretenden Mitgliedern der Standeskommission wird eine Austrittsentschädigung von höchstens der Hälfte der zuletzt bezogenen Entschädigung als Mitglied der Standeskommission - ohne Pauschalen, Zulagen, Verwaltungsratshonorare und dergleichen - ausgerichtet. Der Anspruch ist auf die Anzahl Jahre der Zugehörigkeit zur Standeskommission, längstens aber bis zur Erreichung des AHV-Alters, begrenzt.

5. Art. 8 Abs. 1 lautet neu:

> [1]Mitglieder des Grossen Rates, der Gerichte und der kantonalen Kommissionen erhalten für amtliche Tätigkeiten wie Sitzungen, Besprechungen, Delegationen und Bereisungen ein Sitzungsgeld von Fr. 80.-- für den halben und Fr. 160.-- für den ganzen Tag. Die Präsidenten erhalten einen Zuschlag von Fr. 20.-- pro Halbtag. Die Standeskommission regelt das Nähere.

II.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.

Appenzell,

Namens des Grossen Rates
Der Präsident: Der Ratschreiber:

Botschaft

der Staatswirtschaftlichen Kommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Grossratsbeschluss betreffend Revision der Behördenverordnung

1. Ausgangslage

An der Session des Grossen Rates vom 6. Dezember 2010 stellte Grossrat Franz Fässler den Antrag, die Staatswirtschaftliche Kommission (StwK) sei zu beauftragen, zusammen mit der Standeskommission eine Auslegeordnung über die Strukturen und Bedürfnisse der Standeskommission zu machen. Es sei vor allem zu klären, ob das Halbamt mit dem Zeitaufwand zur Erfüllung der Aufgaben als Mitglieder der Standeskommission noch vereinbar sei, ob eine Reduktion auf fünf Mitglieder eine Option ist und wie die Situation bei den Entschädigungen, Sitzungsgeldern und Mandaten im Vergleich mit anderen Kantonen aussieht.

Die StwK führte in der Folge Befragungen bei aktuellen und früheren Standeskommissionsmitgliedern durch und klärte die Sachlage im Quervergleich mit anderen Kantonen ab. An der Oktobersession 2011 erstattete sie dem Grossen Rat Bericht. Sie stellte fest, dass die zeitliche Belastung der Standeskommissionsmitglieder unterschiedlich ist. Generell könne aber gesagt werden, dass der Aufwand auf der Basis einer 60 Stunden-Woche über einem 50%-Pensum liegt. Eine Erhöhung der Entschädigung wurde daher als gerechtfertigt erachtet. Demgegenüber wurde die Einführung eines Vollamtes, unter Reduktion der Mitgliederzahl auf fünf, als keine günstige Lösung erachtet. Die Vorteile des heutigen Halbamtes, vor allem die bleibende Verankerung im Beruf, die gegenseitige Blickfelderweiterung oder eine höhere Unabhängigkeit bei unpopulären Entscheiden, werden als klar überwiegend erachtet. Es wurde beantragt, beim heutigen Halbamt zu bleiben.

Im Übrigen gelangten folgende Hauptanträge zur Diskussion:

- Die Jahresentschädigung der Mitglieder der Standeskommission soll von Fr. 85'000.-- auf Fr. 108'000.-- erhöht werden. Dies entspricht 60% von Fr. 180'000.--. Die Zulage für den regierenden Landammann soll von bisher Fr. 18'000.-- auf Fr. 27'000.-- angehoben werden. Die Entschädigungen aus Mandaten, die unmittelbar mit dem Amt in der Standeskommission zusammenhängen, fallen im Gegenzug neu an den Kanton.

- Die Spesen und die Sitzungsgelder der Standeskommissionsmitglieder sollen pauschaliert werden. Spesen sollen nur noch einzeln abgerechnet werden, soweit sie mit Tätigkeiten ausserhalb der Kantone Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh. und St.Gallen zusammenhängen. Vorgeschlagen wurde eine Pauschale von Fr. 18'000.-- pro Jahr, sowie eine um Fr. 4'500.-- erhöhte Pauschale für den regierenden Landammann.

- Der Standeskommission sollen pro Jahr Fr. 20'000.-- zur Verfügung stehen, mit denen besondere Leistungen oder Tätigkeiten der Standeskommissionsmitglieder abgegolten werden können.

- Für die Standeskommissionsmitglieder könnte eine sogenannte Kaderversicherung geprüft werden, wie sie teilweise in der Privatwirtschaft angeboten wird.

- Im Rahmen der Weiterverfolgung der Neuregelungen sei zu prüfen, ob mit Überbrückungsmöglichkeiten für Pensionskasse und AHV, wie sie die Privatwirtschaft kennt, eine Verbesserung der Situation für Personen geschaffen werden kann, die kurz vor Erreichen des Pensionsalters aus der Standeskommission ausscheiden.

Mit der Neuregelung wären auf der Basis der Aufwendungen im Jahr 2010 Mehrkosten von rund Fr. 150'000.-- verbunden. Nicht berücksichtigt sind hierbei allfällige Massnahmen bei der Pensionskasse und der Altersvorsorge.

Der Grosse Rat behandelte das Geschäft unter Ausstand der Standeskommission. Er schloss sich den Anträgen der StwK an, dem Antrag zur Kaderversicherung nur knapp. Die StwK wurde beauftragt, auf der Grundlage dieser Anträge weiterzuarbeiten und dem Grossen Rat eine Vorlage zu unterbreiten.

2. Haltung der Standeskommission

In der Standeskommission wurden die Beschlüsse des Grossen Rates vom 24. Oktober 2011 eingehend diskutiert. Die Abgrenzung zwischen unmittelbar mit dem Amt in der Standeskommission zusammenhängenden Mandaten und weiteren Mandaten wurde als sehr schwierig eingeschätzt. Eine entsprechende mandatsbezogene Abklärung ergab denn auch, dass für viele Mandate anstelle des Standeskommissionsmitglieds durchaus eine andere Person, beispielsweise jemand aus der Verwaltung oder sogar eine Drittperson, delegiert werden könnte. Die Standeskommission wünschte hierauf, dass die Mandatsentschädigungen nicht pauschaliert werden. Sie möchte selber für eine faire Verteilung im Innenverhältnis sorgen.

Im Rahmen eines längeren Entscheidfindungsprozesses gelangte die Standeskommission weiter zur Auffassung, dass bei den Sitzungsgeldern und Spesen eine Pauschalierung mög-

lich ist. Sie hielt aber gleichzeitig fest, dass eine Angleichung in der Abrechnung von Spesen und Sitzungsgeldern auch mit einer internen Regelung durch die Standeskommission erzielt werden könnte.

Angesichts des Umstands, dass für 2013 ein hoher Ausgabenüberschuss budgetiert werden muss und dem Staatspersonal voraussichtlich keine Lohnerhöhung gewährt werden kann, hält die Standeskommission die von der StwK beantragte Anhebung der Grundentschädigungen derzeit für nicht vertretbar. Die Standeskommission ist der Auffassung, es sei auf eine solche Anhebung zu verzichten.

3. Neuausrichtung der Vorlage

Aufgrund der inzwischen eingetretenen Rahmenbedingungen mit einem defizitären Voranschlag und dem von der Standeskommission beantragten Verzicht auf eine Lohnerhöhung des Staatspersonals hat die StwK in der Vorlage zur Revision der Behördenverordnung gezielte Anpassungen vorgenommen. Sie möchte wichtige strukturelle Verbesserungen umsetzen, sie verzichtet aber wegen der finanziellen Rahmenbedingungen vorderhand auf eine vollständige Umsetzung der im Grundsatz vom Grossen Rat bereits beschlossenen Massnahmen. Sie schlägt vor, bei Spesen und Sitzungsgeldern einen substanziellen Schritt zu machen und die Grundentschädigungen moderat anzuheben. Auf die übrigen Massnahmen wird derzeit verzichtet. Die Vorlage sieht demgemäss im Überblick wie folgt aus:

- Die Grundentschädigung für die Standeskommissionsmitglieder wird von Fr. 85'000.-- auf Fr. 90'000.-- erhöht. Die Zulage für den regierenden Landammann beträgt neu Fr. 22'500.-- statt Fr. 18'000.--.

- Sitzungsgelder für amtliche Verrichtungen werden pauschaliert.

- Die Spesen für amtliche Verrichtungen innerhalb der Kantone Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh. und St.Gallen werden ebenfalls pauschaliert.

- Das Anliegen bezüglich Einrichtung einer Kaderversicherung in der Pensionskasse wurde der Verwaltungskommission der Kantonalen Versicherungskasse mitgeteilt. Sie entscheidet in dieser Sache selbständig und unabhängig.

- Auf die Einführung einer durch den Kanton zu leistenden Überbrückungsrente für Personen, die kurz vor dem Pensionsalter aus der Standeskommission ausscheiden, wird verzichtet.

- Die Mandatsentschädigungen bleiben Sache der Standeskommission. Es erfolgt keine Vereinnahmung durch den Kanton. Die StwK hat indessen die klare Erwartung, dass die Standeskommission intern eine sachgerechte Regelung findet.

- Auf einen Ausgleichsbeitrag von Fr. 20'000.-- pro Jahr zur Abgeltung besonderer Leistungen oder Tätigkeiten der Standeskommissionsmitglieder wird ebenfalls verzichtet.

Die StwK wird die Situation in drei Jahren wieder prüfen. Gegebenenfalls werden die vom Grossen Rat im Grundsatz bereits gutgeheissenen Anträge dann erneut eingebracht.

4. Zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 3

In der Praxis kann es vorgekommen, dass die Rückgabe von amtlichen Akten nach Aufgabe eines Amtes Probleme verursacht. Namentlich dort, wo Akten für die Weiterarbeit eines Nachfolgers unentbehrlich sind, kann die Auffassung eines abtretenden Amtsträgers, die Akten gehörten ihm persönlich, zu Schwierigkeiten führen. Mit einer Ergänzung von Art. 3 soll für solche Fälle eine klare Regelung geschaffen werden.

Art. 6

Die Grundentschädigungen der Standeskommissionsmitglieder werden um Fr. 5'000.-- angehoben. Zu erinnern ist in diesem Zusammenhang, dass die letzte Erhöhung 2008 erfolgt ist. Mit dem erhobenen zeitlichen Aufwand für das Standeskommissionsmandat, der auch nach Abzug der nun separat abgerechneten Mandate noch über 50% eines Managementpensums liegt, korrespondiert die Entschädigung immer noch nicht.

Die Möglichkeit eines Einbezugs der Mandatsentschädigungen in die Grundentschädigung wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft.

Art. 6a

Anstelle der heute einzelfallweise abgerechneten Sitzungsgelder wird eine Pauschale für alle amtlichen Tätigkeiten geschaffen. Der Begriff der amtlichen Tätigkeit entspricht jenem in Art. 8, umfasst also insbesondere Sitzungen, Delegationstermine, Konferenzen und Besprechungen.

Spesen für amtliche Tätigkeiten in den Kantonen Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh. und St.Gallen sollen nicht mehr einzeln abgerechnet werden müssen. Sie werden pauschaliert.

Für amtliche Tätigkeiten ausserhalb dieses Gebiets werden die Spesen nach den allgemeinen Entschädigungsregeln abgerechnet.

Der erhöhte Spesenansatz für die Oberegger Mitglieder der Standeskommission beruht auf der Erfahrungstatsache, dass von dort aus wesentlich mehr dienstliche Fahrten zu machen sind als im Falle von Mitgliedern, die im inneren Landesteil wohnen. Auch dienstlich bedingte Mehrauslagen wegen auswärtigen Mahlzeiten fallen in erhöhtem Ausmass an.

Die Pauschalen werden für die Bereiche Sitzungen und Spesen getrennt. Dies geschieht vor allem zur Erleichterung der steuerlichen Abrechnung.

Die Regelung bezüglich besonderer Beanspruchungen von Behördenmitgliedern gemäss Art. 8 Abs. 4 gilt weiterhin auch für Mitglieder der Standeskommission.

Art. 7

Die Standeskommissionsmitglieder erhalten neu statt Sitzungsgeldern eine Pauschale. Entsprechend sind in Art. 7 Abs. 1 die Sitzungsgelder zu streichen. Unter die Pauschalen, die an ihrer Stelle genannt werden, fallen sowohl die Sitzungs- als auch die Spesenabgeltungen.

Art. 8

Nachdem die Standeskommission für Sitzungen und weitere amtliche Verrichtungen pauschal entschädigt wird, ist sie aus der Aufzählung in Art. 8 Abs. 1 zu nehmen. Die Bestimmung wird insgesamt etwas anders gefasst. Materielle Änderungen sind mit der Neufassung nicht verbunden.

5. Antrag

Die Staatswirtschaftliche Kommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf die Beratung des Grossratsbeschlusses betreffend Revision der Behördenverordnung einzutreten und diesen zu verabschieden.

Appenzell, 5. November 2012

Staatswirtschaftliche Kommission
Der Präsident:

Thomas Bischofberger

Grossratsbeschluss zur Revision der Verordnung über die Departemente (DepV)

vom

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I. Rh.,
in Revision der Verordnung über die Departemente (DepV) vom 26. März 2000,

beschliesst:

I.

In Art. 2, Bereich Bau, lautet Alinea 5 neu und ein Alinea 7 wird eingefügt:

- Wasserbau und Naturgefahren

…

- Seilbahnen und Skilifte

II.

In Art. 3 wird ein Alinea 9 eingefügt:

- Kultus

III.

In Art. 4 lauten Alinea 7 und 10:

- Versicherungen für Kanton, einschliesslich Pensionskasse für Staatsangestellte

…

- Informatik und Telefonie

IV.

In Art. 5, Bereich Gesundheit, wird nach dem Alinea "Spital und Pflegeheim" ein neues Alinea eingefügt:

- Alterspflege

V.

In Art. 5, Bereich Soziales, wird Alinea 5, "Bürgerheime Appenzell und Oberegg", aufgehoben, und Alinea 3 lautet neu:

- Kindes- und Erwachsenenschutz

VI.

In Art. 6, Bereich Justiz, wird ein Alinea 7 eingefügt:

- Bürgerrecht

VII.

In Art. 7, Bereich Landwirtschaft, wird ein Alinea 10 eingefügt:

- Natur- und Landschaftsschutz

VIII.

In Art. 7 wird als neuer Bereich angefügt:

Vermessungswesen

IX.

In Art. 8 lauten Alinea 2 und 3 neu, und es wird ein Alinea 13 eingefügt:

- Handelsregister
- Neue Regionalpolitik

…

- Wirtschaftliche Landesversorgung

X.

Art. 9 lautet neu:

Ratskanzlei

- Vorbereitung und Protokollierung der Sitzungen des Grossen Rates, des Büros und der Standeskommission
- Rechtsdienst
- Informationsdienst
- Abstimmungen und Wahlen
- Gesetzessammlung und Rechtsetzung
- Landesarchiv
- Kantonsbibliothek

- Schlichtungsstelle für Mietverhältnisse
- Organisation von Anlässen
- Weibeldienst und Materialzentrale

XI.

Dieser Beschluss tritt mit Annahme im Grossen Rat in Kraft.

Appenzell,

Namens des Grossen Rates
Der Präsident: Der Ratschreiber:

45/1/2012: Antrag Standeskommission

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Grossratsbeschluss zur Revision der Verordnung über die Departemente (DepV)

1. Ausgangslage

Die Verordnung über die Departemente (DepV; GS 172.110) regelt die Gliederung der Departemente und deren Hauptaufgaben. Der Ratskanzlei zugewiesen ist neben verschiedenen Stabs- und Querschnittaufgaben auch der Bereich Bürgerrecht. Diese Aufgabe beinhaltet die Entgegennahme von Bürgerrechtsgesuchen, die Durchführung des Abklärungsverfahrens samt einer Befragung der Gesuchsteller und das Verfassen eines Erhebungsberichts mit Empfehlung an die Standeskommission sowie die Kommission für Recht und Sicherheit. Für diese Kommission wird das Sekretariat besorgt.

Infolge von Umstellungen im Zivilstandswesen, insbesondere der Einführung des elektronischen Personenstandsregisters Infostar, sind beim Zivilstandsamt Kapazitäten für die Übernahme der Fachaufgabe Bürgerrecht entstanden. Sachlich passt die Aufgabe ins Justiz-, Polizei- und Militärdepartement. In den meisten Kantonen ist sie denn auch dort angesiedelt. Zunehmend finden sich die beiden Fachbereiche vereint in einem Amt. Auch die Nachbarkantone St.Gallen, Thurgau und Appenzell A.Rh. haben in jüngerer Zeit Bürgerrecht und Zivilstand im gleichen Amt zusammengefasst. Die Übertragung des Bereichs Bürgerrecht auf das Justiz-, Polizei- und Militärdepartement macht auch deshalb Sinn, weil dann dort alle personenstandsbezogenen Fragen untergebracht sind. Dies erleichtert dem Bürger das Auffinden der richtigen Ansprechstelle.

Die Verschiebung des Fachbereichs Bürgerrecht macht eine Revision der Verordnung über die Departemente erforderlich. Im Rahmen dieser Revision werden noch vereinzelte Differenzen zur gelebten Praxis bereinigt, die sich im Verlauf der Zeit ergeben haben.

2. Bemerkungen zu den Änderungen

Art. 2 Bau und Umwelt

Schon heute wird neben den eigentlichen Wasserbaumassnahmen der umfassendere Bereich der Naturgefahren vom Bau- und Umweltdepartement bearbeitet. Die Aufzählung wird in diesem Sinne komplettiert.

Das Bau- und Umweltdepartement ist zudem für den Bereich Seilbahnen und Skilifte verantwortlich. Bei Anlagen mit Bundeskonzessionen steht es als Kontaktstelle zur Verfügung, im Falle von kantonalen Konzessionen besorgt es die inhaltliche Sachbearbeitung. Diese Aufgabenzuteilung bildet die heutigen Verhältnisse ab.

Art. 3 Erziehung

Das Kirchenwesen ist als Sachbereich bereits heute beim Erziehungsdepartement angesiedelt. So wurden beispielsweise kirchenrechtliche Verträge mit anderen Kantonen stets vom Erziehungsdepartement vorbereitet. Der Departementsvorsteher nimmt auch im Verhältnis zu den ansässigen Klöstern das Amt als Kastenvogt wahr. In der Departementsverordnung fehlte allerdings eine entsprechende Sachzuweisung. Dies wird nun geändert, indem der Bereich "Kultus" eingefügt wird.

Art. 4 Finanzen

Die kantonale Versicherungskasse ist schon heute eine selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt. Im Rahmen der kantonalen Vorgaben ist sie in ihrer Geschäftsführung frei. Diese Freiheit wird aufgrund eines Beschlusses des Bundesgesetzgebers in Zukunft noch wachsen. Ab 2014 müssen die Kantone nämlich wählen, ob sie die Steuerung der öffentlich-rechtlichen Pensionskassen einzig über die Finanzierung oder einzig über den Leistungsbeschrieb vornehmen wollen. Dieser Sachlage entsprechend sollte Alinea 7 so gefasst werden, dass nicht die kantonale Versicherungskasse in der Führungsverantwortung des Finanzdepartements steht, sondern die Gewährleistung des Pensionskassenanschlusses für das Staatspersonal.

Der Bereich Telefon war bisher nominell der Ratskanzlei zugeordnet. Da die Elektronik in der Telefonie eine immer bedeutendere Rolle bekommen hat, wurde die Aufgabe schon vor einigen Jahren dem Amt für Informatik übertragen. Die Verordnungsrevision betrifft in diesem Punkt nur eine Nachführung an die bestehende Praxis.

Art. 5 Gesundheit und Soziales

Die öffentlichen Altersheime nehmen heute zunehmend einen Gesundheitsauftrag wahr. Dies entspricht einem allgemeinen Trend. Klassische Altersheime ohne Pflegeunterstützung gibt es kaum noch. Diese Entwicklung gilt auch für die vom Kanton Appenzell I.Rh. geführten Altersheime, das Bürgerheim und das Torfnest. Demgemäss werden diese zwei Heime aus dem Sozialbereich genommen und als Aufgabe dem Gesundheitsbereich zugeordnet.

Zu den Aufgaben des Kantons gehört allerdings nicht nur die Führung der beiden öffentlichen Altersheime im Kanton, sondern auch die Planung der Altersversorgung. Demgemäss soll neu

von Alterspflege gesprochen werden. Damit lässt sich begrifflich die Führung der Altersheime als auch die allgemeine Altersversorgung zusammenfassen.

Das Vormundschaftsrecht heisst ab dem 1. Januar 2013 Kindes- und Erwachsenenschutzrecht. Entsprechend wird der Spiegelstrich "Vormundschaft" durch "Kindes- und Erwachsenenschutz" ersetzt.

Art. 6 Justiz, Polizei und Militär

Der aus der Ratskanzlei übernommene Fachbereich Bürgerrecht wird neu eingefügt.

Art. 7 Land- und Forstwirtschaft

Die Aufzählung wird um die Bereiche "Natur- und Landschaftsschutz" sowie "Vermessung" ergänzt. Diese Aufgaben werden schon heute im Land- und Forstwirtschaftsdepartement erfüllt.

Art. 8 Volkswirtschaft

Der Wechselprotest als Einzelbefugnis bedarf keiner Erwähnung in der Verordnung, wo es um die Zuweisung der grossen Aufgaben geht.

Die Investitionshilfe für Berggebiete (IHG) ist im Zuge der NFA durch die Neue Regionalpolitik (NRP) abgelöst worden.

Zu den Aufgaben des Volkswirtschaftsdepartements gehört schon seit langem die Wirtschaftliche Landesversorgung.

Art. 9 Ratskanzlei

Bereits heute verhält es sich so, dass die Ratskanzlei nicht für alle grossrätlichen Kommissionen das Protokoll führt. Vielmehr besorgt das sachlich mit einer Vorlage betraute Departement das Protokoll in der Kommission, die das Geschäft behandelt. Dieser Umstand wurde bereits im Rahmen der Revision der Geschäftsordnung des Grossen Rates berücksichtigt.

Das Bürgerrecht wechselt als Aufgabe zum Justiz-, Polizei- und Militärdepartement.

Drucksachen sind ein Aufgabengebiet der Materialzentrale. Die Aufgabe braucht nicht separat aufgeführt zu werden.

3. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf die Beratung des Grossratsbeschlusses einzutreten und diesen im vorgelegten Sinne zu verabschieden.

Appenzell, 25. September 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann:	Der Ratschreiber:
Carlo Schmid-Sutter	Markus Dörig

Grossratsbeschluss betreffend Revision der Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung (GebV)

vom

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I.Rh.,
in Revision der Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung (GebV) vom 25. Juni 2007,

beschliesst:

I.

Im Kapitel 2000, Standeskommission, lautet Alinea 4 neu:

- Bewilligung einer Adoption (Art. 264 ff. ZGB)	300.-- bis	3000.--

II.

Im Kapitel 2000, Standeskommission, wird Alinea 6 aufgehoben.

III.

Im Kapitel 2400 lautet der Titel neu:
Allgemeines / Vollzug Zivilgesetzbuch

IV.

Im Kapitel 2400, Abschnitt Inventar/Rechnungsablage, lauten Alinea 1 und 2 neu:

- Inventaraufnahme gemäss Art. 405 ZGB je Mitglied und Stunde (Expertenkosten sind separat zu bezahlen)	60.-- bis	120.--
- Prüfung der Verwaltungsrechnung von Verbeiständeten pro Stunde	60.-- bis	120.--

V.

Im Kapitel 2400 lautet der Untertitel Vormundschaftliche Geschäfte neu:
Kindes- und Erwachsenenschutz

VI.

Im Kapitel 2400, Abschnitt Kindes- und Erwachsenenschutz, lauten Alinea 1 und 4 neu:

- Zustimmung zu Rechtsgeschäften, die in die Zuständigkeit der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde fallen	60.-- bis 1000.--
…	
- Beschlussfassung über Anordnung oder Aufhebung einer Beistandschaft, einer fürsorgerischen Unterbringung, Anordnung und Aufhebung einer Nachbetreuung gemäss Art. 437 ZGB sowie von vorsorglichen Massnahmen gemäss Art. 445 ZGB, exkl. Kosten für Gutachten	60.-- bis 2000.--

VII.

Im Abschnitt 2400 lautet der Abschnitt über die persönliche Betreuung und die Rechnungslegung neu:

Entschädigung für Beistände	
- Persönliche Betreuung und Rechnungslegung im Rahmen von Beistandschaften sowie von Kindesschutzmassnahmen, jährlich in der Regel	200.-- bis 5000.--
Die Standeskommission kann Näheres zur Gebührenerhebung und zur Entschädigung regeln, insbesondere für pauschal nicht abgegoltene besondere Verrichtungen oder Auslagen die Gebührenhöhe festlegen, die Fälle von Gebührenbefreiung regeln oder bestimmen, in welchen Fällen der Staat oder der Nachlass die Entschädigung trägt oder vorschiesst.	

VIII.

Im Abschnitt 2400, Abschnitt Pflegekinder, wird Alinea 2 aufgehoben.

IX.

Im Abschnitt 2410, Gesundheitsvorsorge und Aufsicht, lautet Alinea 15 neu:

- Bewilligung für den Betrieb einer Einrichtung der Gesundheitsversorgung sowie von Wohn- und Pflegeeinrichtung	500.-- bis 2500.--

X.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.

Appenzell,

Namens des Grossen Rates
Der Präsident: Der Ratschreiber:

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zum

Grossratsbeschluss betreffend die Revision der Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung

1. Ausgangslage

Der im Zuge des neuen Kindes- und Erwachsenenschutzrechts revidierte neue Art. 404 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (ZGB) enthält verschiedene Regelungen zum Thema Entschädigung und Spesenersatz von Beiständinnen und Beiständen. Im Einzelnen sieht er vor,

- dass die Beiständin oder der Beistand Anspruch auf eine angemessene Entschädigung und auf Ersatz der notwendigen Spesen aus dem Vermögen der betroffenen Person hat, wobei bei einer Berufsbeiständin oder einem Berufsbeistand die Entschädigung und der Spesenersatz an den Arbeitgeber fallen (Abs. 1);
- dass die Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (KESB) die Höhe der Entschädigung insbesondere unter Berücksichtigung des Umfangs und der Komplexität der dem Beistand oder der Beiständin übertragenen Aufgaben festlegt (Abs. 2);
- dass die Kantone Ausführungsbestimmungen erlassen und für die Führung einer Beistandschaft die Entschädigung und den Spesenersatz regeln, wenn diese nicht aus dem Vermögen der betroffenen Person bezahlt werden können (Abs. 3).

Der von der Landsgemeinde beschlossene und am 1. Januar 2013 in Kraft tretende Art. 23 des Einführungsgesetzes zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch (EG ZGB) bestimmt neu, dass die von der KESB festgesetzte Entschädigung des Beistands vom Kanton zu übernehmen ist, wenn bei der betroffenen Person kein Vermögen und kein genügendes Einkommen vorhanden ist. Der Kostenträger bei Mittellosigkeit der betroffenen Person ist damit bereits bestimmt.

Zur vollständigen Umsetzung der Revision des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (ZGB) sind aber in der Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung (GS 172.510) noch einige begriffliche und redaktionelle Anpassungen vorzunehmen. Das neue Recht kennt beispielsweise die Massnahmen der Vormundschaft und der Beiratschaft nicht mehr. Zudem hat die Nummerierung der Artikel im ZGB teilweise geändert. Weiter bringt die neue Gesetzgebung Kompetenzverschiebungen von der bisherigen vormundschaftlichen Aufsichtsbehörde

zur KESB.

2. Die wichtigsten Änderungen

Das Bundesrecht schreibt vor, dass die Entschädigung der Beistände angemessen sein muss und bei der Festlegung der Entschädigung insbesondere der Umfang und die Komplexität der übertragenen Aufgaben berücksichtigt werden.

Eine Beistandschaft nach neuem Recht ist eine individuell zusammengestellte, massgeschneiderte Massnahme. Die flexible Ausgestaltung der Massnahmen, die den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verstärkt betont, soll auch bei der Festlegung der Entschädigung entsprechend Ausdruck finden. Der KESB steht hierbei ein erhebliches Ermessen zu.

Die Verordnung hält einen Kostenrahmen fest. Innerhalb dieses Rahmens ist die Entschädigung nach Massgabe von Aufwand und Schwierigkeit festzulegen. Setzt die Aufgabe besondere Kenntnisse voraus, kann der Zeitaufwand nach den unteren Tarifansätzen des entsprechenden Berufsverbands abgerechnet werden. Eine solche Aufgabe ist anzunehmen, soweit es um eine Prozessführung, die Verwaltung eines komplexen Vermögens oder die Verwaltung von Geschäftsliegenschaften geht. Auch bei komplexen und aufwändigen Verfahren soll allerdings die Entschädigung in der Regel nicht mehr als Fr. 5'000.-- pro Jahr betragen. Für die Spesenabrechnung sollen die Ansätze des kantonalen Personalrechts zur Anwendung gelangen. Diese Vorgaben für die Festlegung der Entschädigungen werden gestützt auf die Gebührenverordnung durch die Standeskommission gemacht. Es wird ein separater Standeskommissionsbeschluss erlassen.

Für die umfassende Untersuchung einer Adoption enthält die Verordnung die Möglichkeit, dass das Gesundheits- und Sozialdepartement Gebühren von Fr. 200.-- bis Fr. 2'000.-- verlangt. Die Standeskommission kann zusätzlich eine Bewilligungsgebühr von Fr. 60.-- bis Fr. 1'200.-- erheben. Die Abklärung der Sachlage für eine Adoption ist indessen bereits heute die Aufgabe der Standeskommission (Art. 2 der Verordnung über die Adoption und die Aufnahme von Pflegekindern, GS 211.210). Angesichts der zusammenfallenden Kompetenz für die Untersuchung und die Bewilligung erscheint es richtig, einen Gebührenrahmen festzulegen. Allfällige Untersuchungskosten sollen nicht separat erhoben werden. Sie sollen vielmehr, zusammen mit einer Entscheidgebühr, im Bewilligungsentscheid zusammengenommen werden. Das Ganze ist dann die Bewilligungsgebühr. Dieses System entspricht auch anderen Verwaltungsverfahren, beispielsweise dem Baubewilligungsverfahren, wo Abklärungen ebenfalls unter die Bewilligungsgebühr fallen. Die heutige Untersuchungsgebühr von Fr. 200.-- bis Fr. 2'000.-- sowie die Bewilligungsgebühr von Fr. 60.-- bis Fr. 1'200.-- werden daher zu einem Gebührenrahmen von Fr. 300.-- bis Fr. 3'000.-- zusammengefasst.

Im Kapitel 2410 Gesundheitsvorsorge und Aufsicht wird die Gebührenerhebung für Einrichtungen der Gesundheitsversorgung auf Wohn- und Pflegeeinrichtungen ausgedehnt.

3. Finanzielle Auswirkungen

Die Revision der Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung hat insofern finanzielle Auswirkungen auf den Kanton, als die Entschädigung für die Mandatsführung allgemein erhöht und die maximale Entschädigungshöhe für Beiständinnen und Beistände von bisher Fr. 1'200.-- auf Fr. 5'000.-- angehoben wird. Diese Entschädigungserhöhung ist zwingend nötig, um die bundesrechtliche Vorgabe einer angemessenen Entschädigung für Beiständinnen und Beistände zu erfüllen. Auch die Praxis der Vormundschaftsbehörden zeigt, dass vor allem bei der Erfüllung von Aufgaben, die besondere Fachkenntnisse erfordern, die bisherige maximale Entschädigung pro Jahr zu tief angesetzt war. So mussten denn auch bereits unter dem bisherigen Recht gestützt auf die Ausnahmeregelung von Ziffer III der Gebührenverordnung höhere Entschädigungen als Fr. 1'200.-- pro Jahr zugesprochen werden.

Der zu erwartenden Kostensteigerung stehen die Einnahmen gegenüber, die den Berufsbeiständinnen und Berufsbeiständen aus ihrer Tätigkeit zugesprochen werden und dem Kanton als Arbeitgeber zufallen. Insgesamt ist aber mit einer Kostensteigerung zu rechnen, da in vielen Fällen, in denen Massnahmen angeordnet werden müssen, bei den betroffenen Personen zu wenig Einkommen oder Vermögen vorhanden ist, um die Kosten zu decken.

4. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf die Revision der Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung einzutreten und diese im vorgelegten Sinne zu verabschieden.

Appenzell, 25. September 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann:	Der Ratschreiber:
Carlo Schmid-Sutter	Markus Dörig

46/1/2012: Antrag Standeskommission

Verordnung über die Gebühren der kantonalen Verwaltung (GebV)

Synoptische Darstellung der Änderungen

Kapitel 2000

Standeskommission				
- Entlassung aus dem Schweizerbürger- und Landrecht	60.– bis 240.–			
- Entlassung aus dem Landrecht (durch Erwerb eines Kantonsbürgerrechts)	60.– bis 120.–			
- Namensänderung (Art. 30 ZGB)	60.– bis 360.–			
- Bewilligung einer Adoption (Art. 264 ff. ZGB)	60.– bis 1200.–		- Bewilligung einer Adoption (Art. 264 ff. ZGB)	300.– bis 3000.–
- Bewilligung eines öffentlichen Inventars (Art. 398 und 580 ff. ZGB)	60.– bis 120.–			
- Zustimmung als vormundschaftliche Aufsichtsbehörde (Art. 422 ZGB)	60.– bis 240.–		aufgehoben	
- Bewilligung für Fortleitung von Quellen ausserhalb des Bezirks	60.– bis 6000.–			
- Bewilligung für Fortleitung von Quellen oder Grundwasser über die Kantonsgrenze	60.– bis 6000.–			
- Ausnahmebewilligung nach Art. 64 Baugesetz	60.– bis 2000.–			
- Bewilligung oder Verfügung im Interesse eines Privaten, für welche nicht eine anderweitige Gebühr festgesetzt ist	60.– bis 3000.–			
- Rekursentscheid Bei mutwilligen Rekursen kann eine Gebühr bis auf das Doppelte erhöht werden.	60.– bis 5000.– zuzüglich allfällige Kosten eines Augenscheines und Auslagen			

Kapitel 2400

Departement / Vormundschaftswesen			**Allgemeines / Vollzug Zivilgesetzbuch**	
Inventar / Rechnungsablage				
- Inventaraufnahme gemäss Art. 398 ZGB je Mitglied pro Stunde exkl. Expertenkosten (die Kosten für einen Experten sind separat zu bezahlen)	60.– bis 120.–		- Inventaraufnahme gemäss Art. 405 ZGB je Mitglied und Stunde (Expertenkosten sind separat zu bezahlen)	60.– bis 120.–
- Prüfung der Verwaltungsrechnung von Bevormundeten, Verbeiständeten (sofern der Mündel volljährig ist oder über Fr. 20'000.– Vermögen verfügt) pro Stunde	60.– bis 120.–		- Prüfung der Verwaltungsrechnung von Verbeiständeten pro Stunde	60.– bis 120.–
Handlungsfähigkeitszeugnis	30.–			
Vormundschaftliche Geschäfte			Kindes- und Erwachsenenschutz	
- Zustimmung zu Rechtsgeschäften aller Art und gemäss Art. 421 und 422 ZGB	60.– bis 1000.–		- Zustimmung zu Rechtsgeschäften, die in die Zuständigkeit der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde fallen	60.– bis 1000.–
- Entscheid über die Aufhebung der elterlichen Obhut, Entziehung oder Wiederherstellung der elterlichen Sorge, Anordnung von Kindesschutzmassnahmen (Art. 310 - 315 ZGB)	60.– bis 1000.–			
- Verwaltung von Vermögen für Personen unbekannten Aufenthalts pro Jahr	60.– bis 500.–			
- Beschlussfassung über Anordnung oder Aufhebung einer Vormundschaft, Beiratschaft, Beistandschaft, vormundschaftliche Aufsicht, vorläufige Fürsorge gemäss Art. 386 ZGB exkl. Kosten für Gutachten und Kosten der Erbenermittlung	60.– bis 2000.–		- Beschlussfassung über Anordnung oder Aufhebung einer Beistandschaft, einer fürsorgerischen Unterbringung, Anordnung und Aufhebung einer Nachbetreuung gemäss Art. 437 ZGB sowie von vorsorglichen Massnahmen gemäss Art. 445 ZGB, exkl. Kosten für Gutachten	60.– bis 2000.–

Persönliche Betreuung und Rechnungslegung im Rahmen von Vormund-, Beistand- oder Beiratschaften sowie von Kindesschutzmassnahmen, jährlich - bei geringem Aufwand - bei durchschnittlichem Aufwand - bei überdurchschnittlichem Aufwand Die Standeskommission kann Näheres zur Gebührenerhebung und zur Entschädigung regeln, insbesondere für pauschal nicht abgegoltene besondere Verrichtungen oder Auslagen die Gebührenhöhe festlegen, die Fälle von Gebührenbefreiung regeln oder bestimmen, in welchen Fällen der Staat oder der Nachlass die Entschädigung trägt oder vorschiesst.	 200.– bis 300.– 300.– bis 600.– 600.– bis 1200.–		Persönliche Betreuung und Rechnungslegung im Rahmen von Beistandschaften sowie von Kindesschutzmassnahmen, jährlich in der Regel Die Standeskommission kann Näheres zur Gebührenerhebung und zur Entschädigung regeln, insbesondere für pauschal nicht abgegoltene besondere Verrichtungen oder Auslagen die Gebührenhöhe festlegen, die Fälle von Gebührenbefreiung regeln oder bestimmen, in welchen Fällen der Staat oder der Nachlass die Entschädigung trägt oder vorschiesst.	200.– bis 5000.–-
Pflegekinder					
- Amtshandlungen für Pflegekinder, Genehmigung Pflegeverträge; sofern das Pflegekind über Fr. 10'000.– Vermögen besitzt	60.– bis 500.–				
- Umfassende Untersuchung vor der Adoption	200.– bis 2000.–		aufgehoben		
Bevorschussung					
- Hilfe zur Vollstreckung des Unterhaltsanspruches (Art. 290 ZGB), Inkassohilfe, mit Ausnahme der unentgeltlichen Inkassohilfe	60.– bis 500.–				
Verschollene					
- Entscheid betreffend Antragstellung zur Verschollenerklärung von Amtes wegen	100.– bis 1000.–				

Kapitel 2410

Gesundheitsvorsorge und Aufsicht				
Bewilligungen				
- Bewilligung für die Ausübung eines medizinischen Berufs	500.– bis 2000.–			
- Bewilligung für einen Stellvertreter / Fortführung einer Praxis	200.– bis 1000.–			
- Inspektionen von (tier-)ärztlichen Praxen	200.– bis 1000.–			
- Bewilligung für die Ausübung von anderen Berufen im Gesundheitswesen (die Inspektion von Räumlichkeiten und Einrichtungen wird separat in Rechnung gestellt)	200.– bis 1000.–			
- Bewilligung für die Herstellung von (Tier-) Arzneimitteln	200.– bis 2000.–			
- Bewilligung für die Abgabe von (Tier-)Arzneimitteln im Detailhandel und im Rahmen der Berufsausübung	200.– bis 2000.–			
- Bewilligung zur Lagerung von Blut oder Blutprodukten	200.– bis 1000.–			
- Bewilligung zum Inverkehrbringen von durch den Bundesrat als bewilligungspflichtig erklärten Medizinprodukten	200.– bis 2000.–			
- Bewilligung gestützt auf das Bundesgesetz über die Betäubungsmittel	150.– bis 1000.–			
- Bewilligung zur Führung einer (tier-)ärztlichen Privatapotheke, Apotheke oder Drogerie	250.– bis 2500.–			
- Inspektionen in (tier-)ärztlichen Privatapotheken, Apotheken, Drogerien und anderen Detailhandelsbetrieben, die (Tier-)Arzneimittel abgeben - ohne wesentliche Beanstandungen	200.– bis 1000.–			

- ausserordentliche Inspektion, mit wesentlichen Beanstandungen oder Nachinspektion	nach Aufwand			
- Prüfung und Bewilligung der Schmerzausschaltung durch das Veterinäramt	150.– bis 250.–			
- Bewilligung für den Betrieb einer Einrichtung der Gesundheitsversorgung	500.– bis 2500.–		- Bewilligung für den Betrieb einer Einrichtung der Gesundheitsversorgung sowie von Wohn- und Pflegeeinrichtungen	500.– bis 2500.–
- Verlängerung von befristeten Bewilligungen im Gesundheitswesen	100.– bis 1500.–			
- Abweisungen von Bewilligungen	250.– bis 1000.–			
Bewilligungen				
- Bewilligung für die Ausübung eines medizinischen Berufs	500.– bis 2000.–			
- Bewilligung für einen Stellvertreter / Fortführung einer Praxis	200.– bis 1000.–			
- Inspektionen von (tier-)ärztlichen Praxen	200.– bis 1000.–			
- Bewilligung für die Ausübung von anderen Berufen im Gesundheitswesen (die Inspektion von Räumlichkeiten und Einrichtungen wird separat in Rechnung gestellt)	200.– bis 1000.–			

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.

Grossratsbeschluss zur Revision der Zivilstandsverordnung

vom

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I. Rh.,
in Revision der Zivilstandsverordnung (ZiV) vom 30. Juni 1987,

beschliesst:

I.

Art. 13 lautet neu:

Veröffentlichungen

[1]Geburten, Todesfälle, Trauungen und Eintragungen von Partnerschaften im Kanton Appenzell I.Rh. werden veröffentlicht.

[2]Ausserkantonale Geburten von Frauen mit Wohnsitz im Kanton Appenzell I.Rh. werden veröffentlicht.

[3]Nicht veröffentlicht wird:

a) die Geburt auf Verlangen eines Elternteils;
b) der Todesfall auf Verlangen eines nächsten Angehörigen;
c) die Trauung auf Verlangen der Braut oder des Bräutigams;
d) die Eintragung der Partnerschaft auf Verlangen eines Partners.

II.

Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

Appenzell,

Namens des Grossen Rates
Der Präsident: Der Ratschreiber:

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. über den

Grossratsbeschluss zur Revision der Zivilstandsverordnung

1. Ausgangslage

Gemäss Art. 13 der kantonalen Zivilstandsverordnung (GS 211.110) veröffentlicht das Zivilstandsamt Geburten, die im eigenen Zivilstandskreis erfolgt sind. Verlangt ein Elternteil, dass die Veröffentlichung unterbleibt, ist darauf zu verzichten. Bei ausserkantonalen Geburten von Frauen mit Wohnsitz im Kanton Appenzell I.Rh. verhält es sich heute genau umgekehrt: Eine Veröffentlichung ist nur möglich, wenn ein Elternteil ausdrücklich seine Einwilligung dazu gibt.

Bis vor kurzem haben bei Geburten in den Kantonen Appenzell A.Rh. und St.Gallen die dortigen Stellen bei den Eltern abgeklärt, ob eine Veröffentlichung gewünscht ist. Die Abklärung wurde bei allen Frauen vorgenommen, also auch bei Frauen mit Wohnsitz im Kanton Appenzell I.Rh. Die Zivilstandsämter Appenzell und Oberegg konnten die ausserkantonalen Geburten gestützt auf diese Meldungen vornehmen. Vor gut einem Jahr wurde diese Praxis aufgehoben. Die Stellen in Appenzell I.Rh. mussten seither bei ausserkantonalen Geburten die Eltern individuell befragen, wie es mit einer Veröffentlichung der Geburt steht. Weil sehr viele Frauen im Spital Appenzell geboren haben, hielt sich der Befragungsaufwand in einem vertretbaren Rahmen. Mit der Schliessung der Geburtsabteilung am Spital Appenzell auf den 1. Juli 2012 hat sich die Situation nun aber markant geändert. Es gibt praktisch nur noch ausserkantonale Geburten von Innerrhoder Frauen. Der Aufwand für die Befragung zur Veröffentlichung der Geburten ist damit deutlich gestiegen. Dieser Aufwand kann mit einer Ausweitung der generellen Veröffentlichungskompetenz auf ausserkantonale Geburten in einfacher Weise vermieden werden.

Bei den ausserkantonalen Geburten vergehen bis zur Meldung an die Einwohnerkontrolle mindestens einige Tage, häufig sogar bis zu zwei Wochen. Wenn danach die Eltern um ihre Einwilligung für die Veröffentlichung angefragt werden müssen, kann die Veröffentlichung nicht selten erst einen Monat nach der Geburt oder noch später vorgenommen werden. Auch diese zeitliche Verzögerung lässt sich mit einer Kompetenznorm, die sich an der Regelung für innerkantonale Zivilstandsereignisse orientiert, einengen.

Nach Auffassung der Standeskommission besteht im Kanton Appenzell I.Rh. mit seiner Kleinräumigkeit ein öffentliches Interesse daran zu wissen, wenn ein Kind in den Kreis der hiesigen Gesellschaft geboren wird. Die Veröffentlichung der Geburt sollte daher den Normalfall darstellen. Sie sollte auch möglichst ohne grossen Aufwand und längere Verzögerung vorgenommen werden können.

Die Standeskommission schlägt daher vor, die Zivilstandsverordnung mit einer Regelung zu ergänzen, wonach der bereits für die innerkantonalen Geburten bestehende Veröffentlichungsmodus neu auch für ausserkantonale Geburten gilt. Solche Geburten sollen ebenfalls automatisch veröffentlicht werden, wenn nicht ein Elternteil ausdrücklich verlangt, dass dies unterbleiben soll.

Die Verankerung der neuen Veröffentlichungsnorm soll in der Zivilstandsverordnung vorgenommen werden. Dies passt in sachlicher Hinsicht zur dort bereits geregelten Veröffentlichung anderer Zivilstandsereignisse.

2. Änderung von Art. 13

In Ergänzung zur bisherigen Regelung, dass Geburten innerhalb des Kantons veröffentlicht werden, sollen neu auch ausserkantonale Geburten automatisch veröffentlicht werden. Der Ablauf wird so sein, dass die Meldungen der ausserkantonalen Geburten beim Einwohneramt Appenzell oder Oberegg eingehen. Damit auch künftig alle Geburtsanzeigen von der gleichen Amtsstelle ausgehen, ist vorgesehen, dass die Einwohnerkontrolle die ausserkantonalen Geburten an das Zivilstandsamt meldet, welches diese, zusammen mit den weiteren Zivilstandsereignissen nach Art. 13, publiziert.

Der bisherige Abs. 2 wird unverändert zu Abs. 3: Wer keine Veröffentlichung wünscht, kann also weiterhin mit einer entsprechenden Erklärung sowohl für innerkantonale als auch für ausserkantonale Geburten die Veröffentlichung unterbinden.

3. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf den Grossratsbeschluss zur Revision der Zivilstandsverordnung einzutreten und diesen wie vorgelegt zu verabschieden.

Appenzell, 25. September 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann:	Der Ratschreiber:
Carlo Schmid-Sutter	Markus Dörig

Verordnung über die wirtschaftliche Landesversorgung

vom

Der Grosse Rat des Kantons Appenzell I. Rh.,

gestützt auf Art. 54 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die wirtschaftliche Landesversorgung vom 8. Oktober 1982 (SR 531), Art. 17 Abs. 2 der Verordnung des Bundesrats über Organisation und Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung vom 6. Juli 1983 (SR 531.11) sowie Art. 27 Abs. 1 der Kantonsverfassung vom 24. Wintermonat 1872,

beschliesst:

Art. 1

Organe

[1]Organe der wirtschaftlichen Landesversorgung sind

a) die Standeskommission,

b) das Volkswirtschaftsdepartement,

c) die kantonale Zentralstelle für wirtschaftliche Landesversorgung (KZWL).

[2]Die ständige Bereitschaft dieser Organe ist nach Art, Schwere und Umfang der Not- oder Mangelsituation so zu organisieren, dass die erforderlichen Tätigkeiten im Falle eines Einsatzes unverzüglich aufgenommen werden können.

Art. 2

Standeskommission

[1]Die Standeskommission übt die Aufsicht über die wirtschaftliche Landesversorgung aus.

[2]Sie bezeichnet den Leiter der KZWL.

[3]Im Bedarfsfall stellt sie der KZWL auf Antrag des Volkswirtschaftsdepartements das notwendige Personal, die geeigneten Räumlichkeiten und das erforderliche Material usw. zur Verfügung.

[4]Sie regelt die Ausbildung, die Entschädigungen und den Versicherungsschutz der mit den Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung betrauten Personen. Sie kann die kantonalen Angestellten im Rahmen ihres Anstellungsverhältnisses im Bedarfsfall zur Mitarbeit verpflichten.

Art. 3

Volkswirtschaftsdepartement

[1]Das Volkswirtschaftsdepartement ist zuständig für alle Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung, soweit sie nicht anderen Organen übertragen sind.

[2]Es ist zuständig für die Organisation der KZWL und deren Einteilung in Dienststellen, die der Leiterin oder dem Leiter der KZWL unterstellt sind.

[3]Es bezeichnet die Mitarbeitenden der KZWL.

[4]Es legt die Aufgaben für die KZWL und die Dienststellen fest.

Art. 4

Zentralstelle für wirtschaftliche Landesversorgung (KZWL)

[1]Die KZWL vollzieht die bundesrechtlichen Vorschriften zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Landesversorgung.

[2]Die KZWL hat folgende Aufgaben zu erfüllen:

a) sie sorgt für die Planung, Vorbereitung, Anordnung und Durchführung sämtlicher Aufgaben und Massnahmen in allen Bereichen der wirtschaftlichen Landesversorgung;

b) sie koordiniert die Tätigkeit der Organe der wirtschaftlichen Landesversorgung;

c) sie organisiert die Ausbildung und den Einsatz ihrer Mitarbeitenden.

Art. 5

Kosten

Die Kosten für die Organisation der KZWL werden vom Kanton getragen.

Art. 6

Verwaltungsverfahren

[1]Sofern die Umstände es erfordern, kann das Volkswirtschaftsdepartement im Fall von Kontingentierungen und Rationierungen für besondere Bereiche ein Einspracheverfahren vorsehen.

[2]Rekursen wird die aufschiebende Wirkung entzogen. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Art. 7

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.

Appenzell,

Namens des Grossen Rates

Der Präsident: Der Ratschreiber:

Botschaft

der Standeskommission an den Grossen Rat des Kantons Appenzell I.Rh. zur

Verordnung über die wirtschaftliche Landesversorgung

1. Auftrag

Die wirtschaftliche Landesversorgung stellt gestützt auf Art. 102 der Bundesverfassung die Verfügbarkeit von Gütern und Dienstleistungen sicher, die für das Funktionieren einer modernen Wirtschaft und Gesellschaft unentbehrlich sind. Im Fall eines Versorgungsengpasses greift sie mit gezielten Massnahmen in das Marktgeschehen ein, um entstandene Angebotslücken zu schliessen.

Das Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung regelt:

- Die Vorsorgemassnahmen im Hinblick auf Versorgungsstörungen, die Lagerhaltung, die Sicherstellung von Transport- und Kommunikationsmitteln,
- die Massnahmen bei zunehmender Bedrohung des Landes und
- die Massnahmen gegen schwere Mangellagen infolge von Marktstörungen.

2. Grundsätze

Die wirtschaftliche Landesversorgung ist auf die nachfolgenden Grundsätze ausgerichtet:

Subsidiarität

Die Versorgung des Landes mit Gütern und Dienstleistungen ist grundsätzlich Sache der Wirtschaft. Erst wenn diese ihre Versorgungsfunktion nicht mehr selbst wahrnehmen kann, greift der Staat lenkend ein.

Kooperation

Das System der wirtschaftlichen Landesversorgung beruht auf einer Kooperation zwischen Wirtschaft und Staat. Dies erlaubt es, das Fachwissen und die bestehenden Strukturen der Privatwirtschaft für die Erfüllung staatlicher Aufgaben in einer Krise zu nutzen.

Vernetzung

In der Organisation der wirtschaftlichen Landesversorgung übernehmen Vertreter aus allen wichtigen Wirtschaftsbranchen Führungsverantwortung. Die Vernetzung dieser Kader aus

den unterschiedlichsten Branchen der schweizerischen Wirtschaft macht die Stärke dieser Organisation aus. In ihr vereinigen sich spezifisches Wissen und reiche Erfahrung, was für die Versorgungseinrichtung im Interesse des Landes von unschätzbarem Wert ist. In einer globalisierten Wirtschaftswelt ist ein solch vernetztes Know-how eine unerlässliche Voraussetzung, um den Versorgungsauftrag professionell erfüllen zu können. Die wirtschaftliche Landesversorgung pflegt zudem in Fragen der Versorgung mit anderen Staaten und internationalen Organisationen einen intensiven Informations- und Erfahrungsaustausch. Dabei strebt sie Kooperationen an, die in einer globalisierten Wirtschaftswelt mit einem intensiven Güteraustausch unerlässlich sind.

3. Risikobeurteilung

Durch die Globalisierung der Märkte nimmt die Eigenständigkeit der nationalen Volkswirtschaften zusehends ab. Der harte Wettbewerb, welcher den Wirtschaftskräften Effizienz und ein intensives Zusammenspiel abverlangt, macht die Versorgungsstrukturen immer fragiler. Konflikte in politisch wenig stabilen Regionen der Welt bergen für den internationalen Güteraustausch erhebliche Risiken. Das gilt für die Versorgung des Binnenlandes Schweiz mit Rohstoffen, Energie und Nahrungsmitteln, aber auch für den Austausch mit industriellen Gütern in besonderem Mass. Eine wachsende Weltbevölkerung, folgenreiche klimatische Veränderungen, zivilisatorische Katastrophen sowie knapper werdende natürliche Ressourcen erhöhen das Risiko von Versorgungsengpässen wesentlich. Abhängigkeiten von Informations- und Kommunikationstechnologien, die heute sämtliche Lebensbereiche durchdringen, machen zudem Staat und Wirtschaft zunehmend verletzlich.

4. Versorgungsstruktur

Die Versorgungsstrukturen der Schweiz sind wesentlich durch die Binnenlage des Landes und seine Rohstoffarmut geprägt. Täglich müssen über 100'000 Tonnen Rohstoffe, Energieträger, Lebens- und Futtermittel sowie industrielle Halb- und Fertigprodukte importiert werden. Diese Abhängigkeit verlangt leistungsfähige Transport- und Logistiksysteme, die sehr komplex sind und aus der Schweiz nur beschränkt beeinflusst werden können. Sie können nur in einem störungsfreien Umfeld funktionieren, was sie verletzlich macht.

Energie

Die Energieversorgung der Schweiz hängt zu mehr als der Hälfte von Erdölimporten ab. Die Schweiz hat weder auf die Produktion noch auf die Preisgestaltung einen Einfluss. Erdöl und Erdgas müssen zu 100% importiert werden, und trotz eigener Wasserkraft ist die Schweiz inzwischen auch bei der Elektrizität vom Ausland abhängig. Mittlerweile ist die Schweiz sogar vom Stromexporteur zum Nettoimporteur geworden.

Nahrungsmittel

Vor dem Hintergrund der erwähnten Risiken lassen sich Versorgungsengpässe selbst bei den Nahrungsmitteln nicht ausschliessen. Zwar deckt die schweizerische Landwirtschaft heute rund 60% des Nahrungsmittelbedarfs. Der Rest muss aber direkt oder indirekt eingeführt werden.

Heilmittel

Die schweizerische pharmazeutische Industrie stellt nur etwa 30% der verkauften Medikamente selber her. Sie muss zudem praktisch sämtliche Ausgangsstoffe importieren. Die gleiche Problematik besteht bei den sogenannten Medizinprodukten, so beispielsweise bei gebrauchsfertigen, sterilisierten Einwegartikeln aus Kunststoff, die zu einem grossen Teil aus dem aussereuropäischen Raum importiert werden.

5. Strategie der Güterversorgung

Die wirtschaftliche Landesversorgung konzentriert heute ihre Anstrengungen auf die Behebung kurz- und mittelfristiger sektorieller Versorgungsstörungen. Zeichnet sich eine Störung im Bereich der Güterversorgung ab, wird zunächst mittels Angebotslenkungsmassnahmen interveniert. Zur Vermeidung von abrupt auftretenden Versorgungslücken mit schwerwiegenden Folgen für die Volkswirtschaft wird der Markt wenn immer möglich während sechs Monaten zu 100% mit elementaren Gütern wie Getreide, Zucker, Speisefetten und -ölen, Reis, Kaffee, Arzneimitteln, Erdgas sowie flüssigen Treib- und Brennstoffen versorgt. Ein blosser Preisanstieg bei einem ausreichenden Angebot ist jedoch kein Grund für eine Intervention der wirtschaftlichen Landesversorgung. Für eine Intervention muss die Nachfrage nach lebenswichtigen Gütern voraussichtlich während längerer Zeit durch das Angebot nicht mehr gedeckt werden können. Bei einem andauernden Versorgungsengpass können nach sechs Monaten zusätzlich Nachfragelenkungsmassnahmen wie Kontingentierungen und Rationierungen ergriffen werden.

6. Instrumente der Güterversorgung

Die Palette der Eingriffsmöglichkeiten der wirtschaftlichen Landesversorgung ist breit. Dieser Umstand erlaubt es, auf die unterschiedlichen Versorgungskrisen mit einem differenzierten Instrumentarium zu reagieren. Der Vorratshaltung kommt unter den Vorbereitungsmassnahmen der wirtschaftlichen Landesversorgung eine vorrangige Bedeutung zu. Vom Umfang her spielen die Pflichtlager die entscheidende Rolle. Sie befinden sich als Zusatzvorräte in den Händen von Handels- und Produktionsfirmen. Dadurch kann die Ware im Bedarfsfall über die üblichen Absatzkanäle rasch dem Markt zugeführt werden. Für die Finanzierung dieser Lager gewährt der Bund den Lagerhaltern seine Unterstützung mittels Bankgarantien und

Steuererleichterungen. Bei Störungen der Versorgung mit lebenswichtigen Gütern gehören Angebotslenkungsmassnahmen wie die Freigabe von Pflichtlagern oder die Importförderung, aber auch Massnahmen zur Produktionslenkung zum elementaren Eingriffsinstrumentarium der wirtschaftlichen Landesversorgung. Unter Produktionslenkung versteht man Massnahmen zur Steigerung, Optimierung oder Umstellung der Produktion. Damit will man erreichen, dass Rohstoffe in erster Linie zur Herstellung lebenswichtiger Güter eingesetzt werden. Bei der Nachfragelenkung geht es darum, einerseits den Verbrauch knapp gewordener Güter zu drosseln und andererseits die noch verfügbaren Vorräte möglichst bedarfsgerecht zu verteilen.

7. Dienstleistungen und Infrastrukturen

Der gesetzliche Versorgungsauftrag umfasst neben der Sicherstellung von Gütern auch die Sicherstellung lebenswichtiger Dienstleistungen. Diesen kommt heute durch den massiv gesteigerten Güteraustausch in der globalisierten Welt eine erhöhte Bedeutung zu. Sie bilden eine entscheidende Voraussetzung für die Versorgungssicherheit der Schweiz. Gut funktionierende Transport- und Logistiksysteme bilden die Grundlage nicht nur für den Import lebenswichtiger Güter, sondern auch für die für das Exportland Schweiz lebenswichtigen Ausfuhren seiner Produkte. In einer Krise sorgt deshalb die wirtschaftliche Landesversorgung mit gezielten Unterstützungsmassnahmen wie der Errichtung von Transportplattformen oder der Sicherstellung von Transportmitteln dafür, dass der Güteraustausch auf Strasse, Schiene, Rhein und hoher See sowie in der Luft gewährleistet bleibt.

Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) sind das zentrale Nervensystem der Gesellschaft und des gesamten Wirtschaftslebens. Über die IKT-Infrastrukturen werden Informationen transportiert und Produktionsprozesse sowie wichtige Dienstleistungen ermöglicht, die ihrerseits eine grundlegende Voraussetzung für das Funktionieren einer modernen Volkswirtschaft bilden. Der Bereich IKT der wirtschaftlichen Landesversorgung erhöht deshalb die Informatik- und Kommunikationssicherheit in den für die Versorgung der Schweiz wichtigen Wirtschaftssektoren. Durch den Aufbau und die Vernetzung von Krisenstäben der betreffenden Sektoren, den Abschluss von Branchenvereinbarungen zur gegenseitigen Unterstützung der Anbieter, der Aufrechterhaltung wichtiger Verbindungen mit dem Ausland über die unabhängige Kurzwellenstation Bernradio und durch weitere Massnahmen sollen Ausfälle in diesem Sektor vermieden werden.

Der Bereich Industrie konzentriert seine Anstrengungen auf die Sicherstellung von Produkten, die für das Funktionieren der Güterversorgung wesentlich sind, so vor allem Produkte der Verpackungsindustrie für Lebens- und Heilmittel.

Die Sicherstellung ausreichender Arbeitskräfte ist in einer Krise Aufgabe des Bereichs Arbeit. Vor allem durch befristete Anpassungen arbeitsrechtlicher Regelungen soll die Wirtschaft in die Lage versetzt werden, ihre Versorgungsfunktion in kritischen Situationen weiterhin wahrnehmen zu können.

8. Föderale Vollzugsorganisation – Einbezug der Kantone

Die wirtschaftliche Landesversorgung ist grundsätzlich Sache des Bundes. Der Bundesrat zieht die Kantone zur Mitarbeit heran. Das bedeutet, dass den Kantonen kein gesetzgeberischer Spielraum für materielle Massnahmen offen steht. Soweit die Kantone mit Aufgaben aus dem Bereich der wirtschaftlichen Landesversorgung betraut werden, handelt es sich lediglich um den Vollzug von Bundesaufgaben. Die Kantone treffen die notwendigen Vorkehrungen, um diese Massnahmen auf ihrem Hoheitsgebiet durchzusetzen. Dafür schaffen sie bereits in der ständigen Bereitschaft geeignete Strukturen, die sie nach Bedarf einsetzen und erweitern. Zudem ernennen sie die erforderlichen Organe. Die Kantone und ihre Gemeinden werden überall dort zur Mitarbeit herangezogen, wo eine flächendeckende Bewirtschaftung in Frage steht und wo der Einzelne von einer Konsumeinschränkung betroffen ist. Das hängt damit zusammen, dass nur diese Gemeinwesen eine zuverlässige Übersicht über die bezugsberechtigten Konsumenten verfügen. Die klassischen Felder kantonalen Vollzugs auf dem Gebiet der Landesversorgung sind die Lebensmittel- und die Treibstoffrationierung sowie die Heizölbewirtschaftung. Während die Lebensmittelrationierung jeden Einwohner unterschiedslos trifft, sind bei der Treibstoffbewirtschaftung nur die Motorfahrzeughalter und bei der Heizölbewirtschaftung die Betreiber der Heizanlagen betroffen. Dabei tragen wegen der Datenbasen der Einwohnerkontrollen die dafür befassten Ämter sowie die kantonalen Motorfahrzeugkontrollen und die Umweltfachstellen die Hauptlast des kantonalen Vollzugs.

9. Organisation im Kanton Appenzell I.Rh.

Die vorgeschlagene Verordnung regelt die Organisation und die Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung im Kanton Appenzell I.Rh. Gemäss Art. 27 Abs. 1 der Kantonsverfassung erlässt der Grosse Rat unter Anderem Verordnungen zum Vollzug der Gesetzgebung des Bundes in untergeordneten Fällen des Bundes. Davon kann im vorliegenden Fall ausgegangen werden.

Für den Vollzug sind neben der Standeskommission das Volkwirtschaftsdepartement und die dort angesiedelte Zentralstelle für wirtschaftliche Landesversorgung (KZWL) verantwortlich. Dies entspricht der Organisation, wie sie auch in anderen Kantonen üblich ist. Die KZWL wird vom Sekretär des Volkswirtschaftsdepartements geleitet, der die bundesrechtlichen

Vorschriften zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Landesversorgung vollzieht. Dabei stützt er sich auf die Mitarbeit der involvierten Dienststellen ab. Diese Dienststellen sind im Bereich Lebensmittelrationierung im inneren Landesteil die Verwaltungspolizei und im äusseren Landesteil die Bezirksverwaltung Oberegg, im Bereich Treibstoffrationierung das Strassenverkehrsamt und im Bereich Heizölbewirtschaftung das Amt für Umwelt. Neben den erwähnten Kernaufgaben geht es um rechtliche Aspekte, die Information der Bevölkerung in ausserordentlichen Lagen und um Preiserhebungen. Die KZWL steht dabei im permanenten Austausch mit dem Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung. Im heutigen Zeitpunkt führen die Aktivitäten der wirtschaftlichen Landesversorgung auf der Ebene Kanton grundsätzlich zu keinen materiellen Investitionen. So werden beispielsweise die erforderlichen EDV-Programme vom Bund zur Verfügung gestellt. Im Zentrum der Aktivitäten der KZWL stehen konzeptionelle Vorüberlegungen in personeller Hinsicht (Personalbedarf, Verfügbarkeit, Ausbildung etc.), in materieller Hinsicht (Finanzen, Infrastruktur, Informatik, Verbindungen, Formulare etc.) und organisatorischer Hinsicht (Konzepte, Checklisten, Pflichtenhefte etc.). Weil im Ereignisfall mit einer unbekannten Anzahl von Rekursen zu rechnen ist, sieht die Verordnung ein Einspracheverfahren sowie den Entzug der aufschiebenden Wirkung vor.

Die Merkmale der Kernaufgaben können kurz wie folgt umschrieben werden:

a) Treibstoffrationierung

- Dauer einer einzelnen Rationierungsperiode: 2 Monate
- Treibstoffzuteilung auf das Fahrzeugkontrollschild
- Treibstoffzuteilung mittels Bezugsausweisen
- Einheitszuteilungen nach Fahrzeugart
- Übertragung der Bezugsausweise möglich

Um einen minimalen öffentlichen Betrieb (öffentliche Wasserversorgung, Abfallbeseitigung, Strassenunterhalt/Winterdienst, Gesundheitswesen) aufrecht erhalten und akute Notsituationen bewältigen zu können, sind Zusatzkontingente des Bundes für den Kanton vorgesehen. Spezielle Regelungen gelten überdies für Motorfahrzeuge von Blaulicht-Organisationen, Motorfahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs und der Post. Mit Bezug auf die Abläufe an öffentlichen Tankstellen ist vorgesehen, dass die Entgegennahme und Entwertung der Bezugsscheine, die Betankung des Fahrzeugs und die Aufbewahrung der entwerteten Bezugsausweise durch das Tankstellenpersonal erfolgt, während die Fahrerin oder der Fahrer für den bezogenen Treibstoff bezahlt. Geprüft wird beim Bund zurzeit der Einsatz elektronischer Lösungen.

b) Heizölbewirtschaftung

- Bewirtschaftungsperiode: 1 Jahr
- Heizölbezug nur mittels einer Bezugskontrollkarte (individuelles Bezugsrecht)
- Pro Heizanlage eine Bezugskontrollkarte (nicht übertragbar)
- Massgebend für die Heilöl-Zuteilung: individueller Verbrauch
- Sonderreglungen: Spital, Alters- und Pflegeheime
- Freie Wahl des Heizöl-Lieferanten durch den Verbraucher
- Belieferung nur bei Tankfüllgrad von weniger als 50%

Auch in diesem Bereich werden im Ereignisfall EDV-Programme zum Einsatz kommen.

c) Lebensmitterationierung

Ausgangslage: 3000 kcal Nahrungsenergie pro Mensch und Tag lassen sich trotz des Ergreifens von Angebotslenkungsmassnahmen nicht mehr gewährleisten. Das mittels Lebensmittelrationierung angestrebte minimale Versorgungsziel ist 2300 kcal Nahrungsenergie pro Mensch und Tag. Nach dem Beschluss des Bundesrats zur Rationierung besteht während zehn Tagen eine Abgabe- und Bezugssperre (Überbrückung der Bezugssperre mit Haushaltvorräten). Die Bevölkerung bezieht dann für die erste Rationierungsperiode Lebensmittelkarten bei der Verwaltungspolizei (innerer Landesteil) oder bei der Bezirksverwaltung (Oberegg) und kauft im Detailhandel rationierte Lebensmittel gegen Lebensmittelcoupons. Es werden alle Einwohner als Berechtigte erfasst. Die Verteilung erfolgt innert zehn Tagen (keine Postzustellung von Lebensmittelkarten).

10. Antrag

Die Standeskommission beantragt dem Grossen Rat, von dieser Botschaft Kenntnis zu nehmen, auf die Verordnung über die wirtschaftliche Landesversorgung einzutreten und diese wie vorgelegt zu verabschieden.

Appenzell, 28. August 2012

Namens Landammann und Standeskommission

Der reg. Landammann:	Der Ratschreiber:
Carlo Schmid-Sutter	Markus Dörig

KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

Bericht Kosten-Controlling bei Hochbauprojekten

Bericht der Standeskommission
vom 25. September 2012

1. Ausgangslage

Nach Schnittstellenproblemen zwischen dem Benutzer- und Ausführungsdepartement im Rahmen der Projektierung einer Hochbausanierung hat die Standeskommission 1999 zunächst ein Handbuch für ein Finanz-Controlling erarbeiten lassen, das dann 2002 zu einem allgemeinen Konzept für das Projekt-Management ausgebaut wurde. Seither werden alle Projekte der kantonalen Verwaltung mit Kosten über Fr. 250'000.-- nach diesem Konzept erarbeitet. Gleichwohl führte der Umbau des Gymnasiums Appenzell (Etappen 1-3) zu grossen Kostenüberschreitungen. Der Grosse Rat beschloss daher an der Session vom 6. Februar 2012, dass ein Bericht zu erarbeiten sei, welcher aufzeigt, wie künftig solche Fehlentwicklungen vermieden werden können.

Der vorliegende Bericht, mit dem das Anliegen des Grossen Rates aufgenommen wird, orientiert sich im Ablauf und bei den Arbeitsschritten an einem Umbauvorhaben. Er ist auf Neubauten ebenso anwendbar, wobei dann gewisse Arbeitsschritte entfallen.

2. Konzept "Projekt-Management" 2002

Das Projekt-Management 2002, das für alle und nicht nur für hochbauspezifische Projekte erarbeitet wurde, beruht auf einem linearen Prozessablauf mit folgenden Phasen: Vorstudie, Projektierungskredit, Hauptstudie, Rahmenkredit, Ausschreibung, Ausführung, Abschluss und Schlussbericht. Das Projekt wird politisch vom Lenkungsausschuss, operativ vom Projektleiter, dem Controller und mitwirkenden Dritten gesteuert. Die Kreditentscheide werden gestützt auf Art. 7ter der Kantonsverfassung je nach Höhe von der Landsgemeinde, dem Grossen Rat oder der Standeskommission gefällt.

Das Projekt-Management 2002 und die Ordnung SIA 102 (Ordnung für Leistungen und Honorare der Architektinnen und Architekten), nach welcher Hochbauprojekte abgewickelt werden, verwenden grundsätzlich dieselben Begriffe. Allerdings weichen die Definitionen gewisser Begriffe voneinander ab, was bereits zu einer unklaren Zuständigkeitsregelung mit möglichen Kostenfolgen führen kann. Insbesondere der Begriff "Hauptstudie" ist nach der Ordnung SIA 102 in einem engeren Sinne zu verstehen (Phase 3: Projektierung) als nach dem Projektmanagement (Phase 2 und 3: Vorstudien und Projektierung).

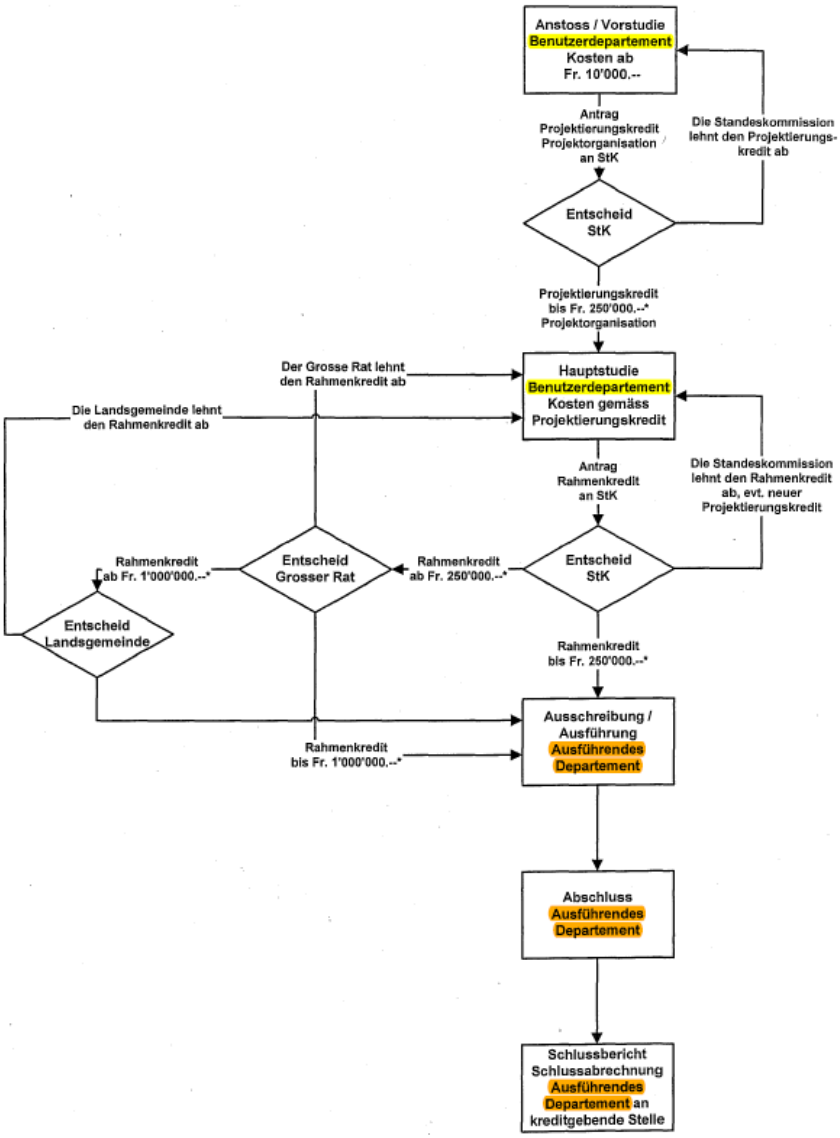
Projektablauf nach SIA 102 und gemäss Projekt-Management 2002

SIA 102				Projekt-Management 2002	
1	Strategische Planung	11	Bedürfnisformulierung		Anstoss / Vorstudie
			Lösungsstrategien		
2	Vorstudien	21	Definition des Vorhabens		
			Machbarkeitsstudie		
		22	Auswahlverfahren		
3	Projektierung	31	Vorprojekt		Hauptstudie
		32	Bauprojekt		
		33	Bewilligungsverfahren		
4	Ausschreibung	41	Ausschreibung, Offertvergleich		Ausschreibung / Ausführung
			Vergabeantrag		
5	Realisierung	51	Ausführungsplanung		
		52	Ausführung		
		53	Inbetriebnahme, Abschluss		Abschluss
6	Bewirtschaftung	61	Betrieb		
		62	Erhaltung		

Nach dem Projekt-Management 2002 ist das Benutzerdepartement für die Hauptstudie verantwortlich. Dies würde gemäss dem vorstehenden Ablauf bedeuten, dass das Benutzerdepartement die Projektierung und Budgetierung für seine Hochbauten durchführen müsste, was nicht zielführend ist.

3. Projekt-Management 2002 und Sanierung Gymnasium Appenzell

Die Sanierung des Gymnasiums Appenzell ist gemäss den internen Regeln vorgenommen worden. Der Ablauf soll basierend auf dem Leistungsbeschrieb von SIA 102 und in Beachtung der Ablauforganisation gemäss dem Projekt-Management 2002 kritisch beleuchtet werden. Er wird phasenweise hinsichtlich der Kostenkonsequenzen beurteilt. Die Bemerkungen enthalten auch Verbesserungsvorschläge.



3.1. SIA 102, Phase 1: Strategische Planung

Die strategische Planung, das heisst die Formulierung der Bedürfnisse und Lösungsstrategien, untersteht dem Benutzerdepartement. Sobald die Bedürfnisse von den Nutzern formuliert sind, sollte das für den Hochbau zuständige Departement, das Bau- und Umweltdepartement (BUD), aktiv und gleichwertig in die Entscheidfindung miteinbezogen werden. Liegt

die Federführung zu einseitig bei den Nutzern, besteht insbesondere bei Umbauten die Gefahr, dass das Augenmerk mehr bei den Bedürfnissen und weniger beim Zustand des Gebäudes liegt. Bei einem grösseren Umbau sollte im Sinne der Schaffung eines Gesamtüberblicks zuerst durch die Fachstelle für Hochbau und Energie eine Gebäudediagnose über das gesamte Bauwerk veranlasst werden.

Die Abklärungen beim Gymnasium umfassten keine vertiefte Analyse über den Zustand des gesamten Gebäudes. Ein vertieftes Augenmerk legte man lediglich auf die Bauteile, an denen Eingriffe geplant waren. Als Folge davon wurden Schnittstellen zu andern Gebäudeteilen zu wenig beachtet.

3.2. SIA 102, Phase 2: Vorstudie (Definition des Vorhabens, Machbarkeitsstudie), Hauptstudie

Im Gegensatz zur SIA 102 sind im Projekt-Management 2002 der Anstoss und die Vorstudie derselben Phase zugeteilt und einheitlich dem Benutzerdepartement zugewiesen. Ebenso ist das Benutzerdepartement bis zum Kreditentscheid durch die zuständige Instanz (Standeskommission, Grosser Rat oder Landsgemeinde) weiterhin federführend. Im Verlauf der Vorstudie - wenn alle Bedürfnisse geklärt sind - sollte das ausführende Departement (Fachstelle für Hochbau und Energie) immer stärker einbezogen werden. Wenn dies nicht geschieht, werden die Kosten zu wenig von der baulichen Seite her betrachtet. Die Nutzungen werden nach den aktuellen Bedürfnissen örtlich festgelegt, ohne eine detaillierte Prüfung der Konsequenzen auf die Baukosten.

Im Falle des Gymnasiums wurde der Kredit von der Landsgemeinde anhand einer Konzeptstudie eingeholt, welche eine Genauigkeit von +/- 0% vorgab. Bei diesem Planungsstand und der angewendeten Kostenermittlungsmethode wird jedoch eine Genauigkeit von höchstens +/- 15% erreicht. Aufgrund der zu optimistischen Einschätzung der Projektrisiken fielen die ausgewiesenen Kostenreserven ungenügend aus. Deren Höhe hätte in Abhängigkeit der Projektrisiken (Kostengrundlagen, Projektcharakteristik) festgelegt werden sollen.

3.3. SIA 102, Phase 3: Projektierung (Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren)

Nach der Erteilung des Kredits für die Sanierung des Gymnasiums wurde das Raumprogramm nochmals abgeändert. Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens wurde der Perimeter erweitert (Eingangsbereich, Lagerraum Untergeschoss, Umgebung), was beim Kostenvoranschlag nicht berücksichtigt war. Diese Positionen mussten über einen Nachtragskredit gesichert werden. Details, wie der ganze Ablauf der Anlieferung zur Küche und der Entsorgung, waren in der Konzeptstudie zu wenig berücksichtigt. Auch solche Faktoren trugen später zu planerischen und baulichen Korrekturen bei, die zu Mehrkosten führten.

3.4. SIA 102, Phase 4: Ausschreibung (Ausschreibung, Offertvergleich, Vergabeantrag)

Das statische Konzept wurde aus Kostengründen kurz vor Baubeginn abgeändert. Wegen Zeitdrucks - der Umbau hätte ansonsten um ein Jahr verschoben werden müssen - erfolgte der Beginn der Abbrucharbeiten vor Abschluss eines gültigen Werkvertrags. Im Sinne eines griffigen Kostenmanagements hätte die Offerte für die Abbrucharbeiten vor Baubeginn überarbeitet werden oder sogar neu ausgeschrieben werden sollen, mit der Konsequenz einer Bauverzögerung. Auch hätten die mit der Änderung des statischen Konzepts zu erwartenden Auswirkungen auf andere Baukostenpositionen genauer geprüft werden sollen. Die Priorisierung der Einhaltung des Zeitplans gegenüber der Risikoabsicherung war kostentreibend.

3.5. SIA 102, Phase 5: Realisierung (Ausführungsplanung, Ausführung, Inbetriebnahme, Abschluss)

Das interne Kosten-Controlling des Kantons ist reaktiv: Die Mehrkosten werden erst erkannt und erfasst, wenn sie schon entstanden sind. Das interne Kosten-Controlling sieht keine direkten Kostenvorgaben für einzelne Arbeitsgattungen vor.

4. Lehren für die Zukunft

Das Bau- und Umweltdepartement hat sich bei den Nachbarkantonen über die in der Planung und Finanzkontrolle eingesetzten Instrumente erkundigt und diese auf ihre Eignung geprüft. In Anbetracht der Ausgangslage und der Auslegeordnung möglicher Hilfsinstrumente schlägt das Departement diverse Massnahmen vor. Das heute gültige Projektmanagement soll bezüglich den Verantwortlichkeiten in den einzelnen Projektphasen nicht grundsätzlich geändert werden. Hingegen soll es gezielt mit geeigneten Anhängen für bestimmte Fragestellungen ergänzt werden.

Die Standeskommission schlägt auf Antrag des Bau- und Umweltdepartements vor, das kantonale Projektmanagement im Sinne der Erwägungen in diesem Bericht und unter Beizug eines erfahrenen Fachbüros hochbauspezifisch anzupassen und die erforderlichen Anhänge und Checklisten zu erarbeiten. Das Bau- und Umweltdepartement wird die entsprechenden Vorbereitungen besorgen.

5. Anpassung Projekt-Management

Das Projektmanagement für Hochbauten erfordert im Vergleich zum Prozessablauf im Projekt-Management 2002 zusätzliche Arbeitsschritte. Im vorliegenden Kapitel sollen diese Anpassungen dargestellt werden. Dabei gilt es zu beachten, dass je nach Grösse und Komplexität des Bauvorhabens die Anwendung einzelner Instrumente nicht zweckmässig ist. Sie sollen gestützt auf den Entscheid des Lenkungsausschusses im Einzelfall weggelassen werden können.

5.1. Bau- und Planungsphase

Unabhängig der Planungs- oder Bauphase (Einleitung Bauvorhaben, strategische Planung, Vorstudien, Projektierung, Ausschreibung, Realisierung, Bewirtschaftung) werden zwei Instrumente als zweckmässig beurteilt:

Checkliste Projektablauf

Die Checkliste Projektablauf dient als Leitfaden und Selbstkontrolle für die Projektleitung. Sie zeigt über alle Planungs- und Bauphasen die erforderlichen Arbeitsschritte und Grundlagen auf. Sie ist in 7 Kapitel gegliedert: Standortbedingte Grundlagen, Projektgrundlagen, Projektanforderungen, Projekthandbuch, Controlling, Risiken und Informationen / Diverses.

Checkliste Risikoanalyse

Auf der Basis einer Grobanalyse soll das Projektrisiko ermittelt werden. Bei grösseren Projekten kann eine vertiefte Risikoanalyse erforderlich sein. Wo möglich, sind die relevanten Risikofaktoren durch Gegenmassnahmen zu eliminieren. Die Risikofaktoren können verschiedene Aspekte betreffen: Höhe der Investitionssumme, unsichere Finanzierung, schwieriges politisches Umfeld, hoher Termindruck, entgegenstehende Interessen (z.B. Denkmalpflege), Baugrund, Aufrechterhaltung des Betriebs bei Umbauten, Notwendigkeit von Provisorien etc.

5.2. Einleitung Bauvorhaben

Verantwortlichkeit

Nach dem heutigen Projektmanagement ist das Benutzerdepartement bis zum Projektierungskreditantrag federführend. Wichtig ist, dass aber das ausführende Departement (BUD) aktiv in die Projektleitung eingebunden wird. Zusammenfassend kann man festhalten, dass für die Phase 1 gemäss SIA 102 die Federführung in erster Linie beim Benutzerdepartement, für die Phase 2 beim Nutzer- und Ausführungsdepartement gemeinsam und ab Phase 3 alleine beim ausführenden Departement liegen sollte. Projektspezifische Abweichungen sollen möglich bleiben, sind aber am Anfang des Projekts klar zu definieren.

Nutzeranalyse

Bei Gebäudesanierungen ist für das ganze Gebäude - auch wenn nur ein Teil vom Umbau oder der Sanierung betroffen ist - eine umfassende Nutzeranalyse durchzuführen. Diese soll alle Bedürfnisse der Nutzer aufzeigen und die für die Umsetzung relevanten Bedürfnisse verbindlich festhalten. Gestützt auf die verbindlichen Nutzungen wird im Rahmen der strategischen Planung das Raumprogramm definiert.

Gebäudediagnose

Bei Umbauvorhaben ist im Rahmen der Gesamtgebäudeanalyse ein Überblick über das Grundstück, alle anstehenden Sanierungsarbeiten und bestehende Defizite zu beschaffen. Relevant sind Aspekte wie Baugrund, Bausubstanz, Erdbebensicherheit, elektrische Anlagen, haustechnische Anlagen, Energieeffizienz, Qualität und Nutzung. Soll beispielsweise eine neue Küche eingebaut werden, sind eben auch alle zu- und wegführenden Installationen für das Projekt von Bedeutung.

5.3. Strategische Planung

Grobsanierungskonzept bei Umbauten / Machbarkeitsstudie bei Neubauten

Aufgrund der Resultate der Nutzeranalyse, des daraus abgeleiteten Raumprogramms und der Gebäudediagnose wird ein Grobsanierungskonzept mit Kostenschätzung erarbeitet. Das Grobsanierungskonzept gliedert sich in die Kapitel Ausgangslage, Grobsanierungskonzept (allgemeiner Beschrieb und Detailbeschrieb nach Grobelementen), Kosten und Terminkonzept mit Etappierung.

Bei Neubauten wird eine Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung erarbeitet.

Reserveplanung

In Beachtung der Risikoanalyse und gestützt auf Erfahrungswerte sind genügend grosse finanzielle Reserven ins Kreditbegehren aufzunehmen. Bei Umbauten sind grössere Reserven erforderlich als bei Neubauten.

5.4. Vorstudie bis Realisierung

Projekthandbuch

Für die Planung und Realisierung im Hochbau soll ein Standard-Projekthandbuch eingesetzt werden. Das fallbezogene Projekthandbuch definiert die Projektorganisation und regelt die Zusammenarbeit im Gesamtprojekt. Es vermittelt zweckmässige Arbeits- und Entscheidungsgrundlagen und garantiert die Koordination aller am Projekt beteiligten Organe. Das Projekthandbuch enthält Informationen zur Ausgangslage, hält die Projektziele und Projektmeilensteine bis zum genehmigten Kostenrahmen fest und zeigt die Projektorganisation (Organigramm, Funktionendiagramm und Stellenbeschreibungen) auf. Weiter enthält es Aussagen zur Terminplanung, zum Änderungsmanagement, zur Kostenplanung und -kontrolle und

zur Abnahme, Inbetriebsetzung und zur Übergabe. Schliesslich soll die Dokumentation der erstellten Bauten im Projekthandbuch lückenlos definiert werden.

Abklärungen bei einem Fachbüro, welches das Projekthandbuch des Kantons Graubünden erarbeitet hat und momentan für den Kanton Schaffhausen tätig ist, zeigen, dass die Kosten für die Erarbeitung des Handbuchs einmalig zwischen Fr. 10'000.-- und Fr. 20'000.-- liegen. Diese Kosten schliessen die Erarbeitung der notwendigen Checklisten und weiterer Unterlagen ein.

Änderungsmanagement

Alle Änderungen gegenüber dem definierten Projekt müssen über einen Projektänderungsantrag mit Hilfe eines Standardformulars zur Entscheidfindung an den Lenkungsausschuss gelangen. Der Projektänderungsantrag beschreibt, was geändert werden soll, welche Sachgebiete und Bauteile betroffen sind und welche Folgen (Kosten, Termine) zu erwarten sind.

Änderungen müssen genau auf ihre Auswirkungen auf andere Baukostenpositionen geprüft werden. Grundsätzlich darf nur bei klaren und geregelten Verträgen weitergearbeitet werden.

Projektstandbericht

Der Projektstandbericht fasst alle Eckdaten auf einem A4-Blatt zusammen. Es macht Aussagen zu den finanziellen Kenngrössen (Budget, Kostenvoranschlag, Zahlungen, Kostenstand, Kostenentwicklung und Prognosen), zum Projektrisiko (Qualität, Kosteneinhaltung, Termineinhaltung) und zum Terminplan.

Beizug einer externen Baukostenkontrolle

Bei grösseren Bauvorhaben soll eine externe Baukostenkontrolle mit folgenden Aufgaben beigezogen werden:

- Macht zu Handen von Architekt und Bauleitung Vorgaben betreffend die zulässigen Kosten je Arbeitsgattung
- Kontrolliert die Kosteneinhaltung
- Interveniert bei drohender Kostenüberschreitung vor Realisierungsbeginn

Vertragsmanagement

Die Dienstleistungs- und Werkverträge müssen unterzeichnet vorliegen, bevor in den entsprechenden Arbeitsgattungen die Arbeiten aufgenommen werden. Bei Projektänderungen ist auch der Werkvertrag gestützt auf eine verbindliche Offerte anzupassen. Diese Massnahmen minimieren die finanziellen Risiken. Unerwartet hohe Regiearbeiten oder unterschiedliche Interpretationen der Kostenpositionen durch die Bauherrschaft und das ausführende Unternehmen können dadurch vermieden werden.

6. Fazit

Das Projekt-Management 2002 ist im Bereich des Hochbaus mit der SIA 102 abzustimmen. Hierzu wird dem Konzept voraussichtlich ein Anhang beigefügt. Als unterstützende Massnahme im Sinne der Sicherung von Qualität und Kosteneinhaltung soll ein Projekthandbuch mit den entsprechenden Checklisten erarbeitet werden, das fallbezogen verwendet werden kann und das heute bestehende Projektmanagement ergänzen soll.

49/1/2012: Antrag ReKo

Landrechtsgesuche

Die Kommission für Recht und Sicherheit unterbreitet dem Grossen Rat zwei Landrechtsgesuche von insgesamt zwei Personen.