

Dringliche Interpellation der SP-Fraktion vom 23. September 2002
(Wortlaut anschliessend)

Liquidation der Mittelthurgau-Bahn: Auswirkungen auf den Kanton St.Gallen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 25. September 2002

Die SP-Fraktion stellt in einer dringlichen Interpellation vom 23. September verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Liquidation der Mittelthurgau-Bahn (MThB).

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Untergang der MThB ist in erster Linie die Konsequenz eines mangelhaften Finanzmanagements im Zusammenhang mit der Übernahme der Seelinie Schaffhausen - Romanshorn von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Expansion der Geschäftstätigkeit in den Süddeutschen Raum in den Neunziger Jahren. Die Regierung bedauert den Verlust einer traditionellen Ostschweizer Regionalbahngesellschaft. Die jahrelangen führungsmässigen Fehlleistungen bei der MThB stehen in einem krassen Gegensatz zum Verdienst dieser Unternehmung um eine innovative Wiederbelebung des Regionalen Personenverkehrs im Bodenseeraum. Die nun getroffene Lösung ist darauf ausgerichtet, die durch die MThB geschaffenen Angebotsverbesserungen zu konsolidieren und weiterzuentwickeln.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Neben dem Bund (38 Prozent), dem Kanton Thurgau (22,42 Prozent), Gemeinden, Kooperationen und Genossenschaften (23 Prozent) sowie der Stadt Konstanz (10,13 Prozent) und einzelnen Privaten hält der Kanton St.Gallen am Aktienkapital der MThB einen marginalen Anteil von 4,14 Prozent oder Franken 490'500.–. Diese Beteiligung wie auch die gewährten Investitionsbeiträge sind allesamt abgeschrieben. Für den Kanton St.Gallen sind keine Folgekosten aus der Liquidation zu erwarten. Volkswirtschaftlich von Bedeutung ist die Fortführung des Regionalbahnbetriebs durch die SBB und ihre Tochter THURBO AG und damit die weitere Nutzung der durch die öffentliche Hand mitfinanzierten Investitionen.
2. Bis Sommer 2000 zählte der Verwaltungsrat der MThB 17 Mitglieder, von denen vier den Verwaltungsrats-Ausschuss bildeten. Mit der Statutenrevision vom 20. Juni 2000 wurde der Verwaltungsrat auf sieben Mitglieder verkleinert. Im alten 17-köpfigen Verwaltungsrat war der Kanton St.Gallen durch den jeweiligen Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr vertreten. Im Ausschuss nahm der Kanton nicht Einsitz. Seit Sommer 2000 war der Kanton St.Gallen im neuen siebenköpfigen Verwaltungsrat durch den Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes vertreten. Dieser hat aber im Einvernehmen mit der Regierung aus grundsätzlichen Überlegungen (Interessenkollision MThB/SOB einerseits, Bestellerfunktion/Anbieterfunktion andererseits) schon vor Bekanntwerden der finanziellen Schwierigkeiten der MThB den Rücktritt erklärt. Wie nachträglich festgestellt werden muss, ist das Unternehmen seit langem in finanzieller Schieflage. Dies wurde indessen durch die Direktion verschleiert.

Die Regierung liess sich über die strategisch relevanten Entwicklungen fortlaufend informieren. Sobald die finanziellen Schwierigkeiten im Verwaltungsrat greifbar wurden, erhöhte sich der Rhythmus der Informationen. Die Regierung unterstützte den Vorsteher

des Volkswirtschaftsdepartementes bei seinen Bemühungen, für uneingeschränkte Transparenz im Verwaltungsrat zu sorgen. Mit der Regierung des Kantons Thurgau stand die Regierung in engem Kontakt, als es darum ging, den Schaden zu begrenzen und eine tragfähige Lösung für die Aufrechterhaltung des Leistungsangebots zu finden. Die Frage nach rechtlichen Schritten gegen die Verantwortlichen der MThB wird durch die Regierung des Kantons Thurgau ohne Mitwirkung des Kantons St.Gallen geprüft. Die Regierung sieht keinen Anlass, sich dieser Fragen auch noch anzunehmen.

3. Das Regionalverkehrsangebot der THURBO AG erstreckt sich auch auf den Kanton St.Gallen. Die Regierung ist an den geplanten Angebotsverbesserungen und am flächen-deckenden Einsatz von modernem Rollmaterial interessiert. Der Kanton St.Gallen nimmt über die jährliche Bestellung der Regionalverkehrsleistungen Einfluss auf die Angebots-gestaltung. Über Investitionsvereinbarungen steuert er Umfang und Zeitplan der Infra-strukturerneuerungen. Diese Einflussmöglichkeiten sind wirksam genug, so dass auf die Beteiligung des Kantons am Bahnunternehmen verzichtet werden kann. Eine solche wäre ohnehin marginal, da die SBB 90 Prozent des Aktienkapitals besitzen. Der Kanton St.Gallen beschränkt sich mit Vorteil auf die massgebende Beteiligung an der Schweizer-ischen Südostbahn AG (SOB), die es als eigenständigen und potenten Anbieter auf dem zusehends monopolisierten Anbietermarkt zu erhalten und nach Möglichkeit zu stärken gilt. Wie die Regierung bereits bei der Beantwortung der Interpellation 51.00.76 (Zusammen-arbeit der Bahnen im Regionalverkehr) dargelegt hat, ist sie an einem Wettbewerb von mindestens zwei potenziellen Anbietern von Regionalverkehrsleistungen auf dem Normal-spurnetz interessiert.
4. Der Kanton St.Gallen hält an der SOB einen Aktienanteil von 19 Prozent. Der Kanton ist im neunköpfigen Verwaltungsrat durch den Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes vertreten, der als Vizepräsident amtiert. Präsident ist der Vorsteher des Finanzdeparte-mentes des Kantons Schwyz. Die Notwendigkeit einer möglichst konsequenten personel-len Entflechtung der Bestellerfunktion einerseits und der Anbieterfunktion andererseits ist in den beiden Kantonsregierungen seit geraumer Zeit erkannt. Im Strategieplan öffentlicher Verkehr (40.02.02) ist die entsprechende Strategie der Regierung in Leitsatz 8 dargelegt. Bei Gründung der SOB im Dezember 2000 wurde der politischen Begleitung des Konsoli-dierungsprozesses hohe Bedeutung zugemessen. Nach Ablauf der ersten dreijährigen Amtsdauer sollen die beiden Regierungsvertreter durch Vertreter abgelöst werden, die nicht in die Bestellerfunktion involviert sind.

Die finanzielle Situation der SOB darf als gut bezeichnet werden. Das langfristige Fremd-kapital besteht ausschliesslich aus Krediten und Investitionsbeiträgen der öffentlichen Hand. 91,6 Prozent des Kapitals stehen dem Unternehmen langfristig zur Verfügung. Das kurzfristige Fremdkapital, welches aus Kreditoren, Rückstellungen und übrigen Passiven besteht, ist durch die flüssigen Mittel gedeckt. Die SOB hat keine ausstehenden Bank-darlehen. Sie weist damit auch eine gesunde Bilanzstruktur aus.

Die Rechnung 2001 der SOB wurde sowohl von der externen Revisionsstelle als auch vom Bundesamt für Verkehr ohne Vorbehalte genehmigt. Die externe Revisionsstelle erstellt neben dem üblichen Revisionsbericht zuhanden der Generalversammlung einen ausführ-lichen Bericht über die finanzielle Lage mit den wichtigsten finanziellen Kennzahlen sowie einen Management-Letter über die Organisation des Rechnungswesens und das interne Kontrollsystem der SOB. An seinen jährlichen sechs Sitzungen wird der Verwaltungsrat sowohl schriftlich als auch mündlich ausführlich über alle zu beschliessenden Geschäfte informiert. Ebenso wird an jeder Sitzung über die finanzielle und geschäftliche Lage orien-tiert. Dabei kommt zu Gute, dass die SOB über eine gut ausgebaute Kostenrechnung ver-fügt, die detaillierte Auskunft über die Ergebnisse der einzelnen Sparten gibt. Die vor-malige Bodensee-Toggenburg-Bahn hat auf diesem Gebiet gesamtschweizerisch Pionier-arbeit geleistet.

25. September 2002

Wortlaut der Interpellation 51.02.41

Dringliche Interpellation der SP-Fraktion:

«Nach der Liquidation der Mittelthurgau-Bahn: Auswirkungen auf den Kanton St.Gallen

Am vergangenen Freitag wurde die vollständige Liquidation der Mittelthurgau-Bahn MThB bekanntgegeben. Damit endet ein Projekt, das immer wieder als Paradebeispiel einer gelungenen Privatisierung und der Deregulierung eines klassischen Monopolbereiches herangezogen wurde, mit einem Desaster. Die SP-Fraktion begrüsst die jetzt vorgesehene Lösung, welche die Übernahme aller noch funktionierenden Teile durch SBB und THURBO AG vorsieht und für die Mitarbeitenden eine Beschäftigungsgarantie bringt.

Der grösste Teil der Regionalverkehrsleistungen wird neu durch die THURBO erbracht werden. Die Regionalbahngesellschaft THURBO, die ab Mitte Dezember 2002 operativ tätig werden wird, ist im Besitz der SBB (90 Prozent) und des Kantons Thurgau (10 Prozent). Die zweite konzessionierte Transportunternehmung, die neben der SBB öV-Leistungen im Kanton St.Gallen erbringt, ist die neue Südost-Bahn SOB als Zusammenschluss der alten Südost-Bahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Hier stellt sich die Frage nach den Lehren, die aus dem MThB-Debakel gezogen werden.

Die neue Situation und die Vorgeschichte, die zur Liquidation der MThB geführt haben, werfen verschiedene Fragen auf. Die SP-Fraktion bedankt sich bei der Regierung bereits jetzt für deren dringliche Beantwortung:

1. Engagement des Kantons St.Gallen bei der MThB
 - Wieviel des Aktienkapitals hielt der Kanton?
 - Welcher Betrag muss abgeschrieben werden?
 - Sind möglicherweise Folgekosten aus der Liquidation oder allfällige Verantwortlichkeitsklagen zu erwarten?
2. Verantwortlichkeit
 - Wie und mit welchen Personen war der Kanton St.Gallen im Verwaltungsrat vertreten?
 - Wie wurde der Informationsfluss zwischen Verwaltungsrat und Regierung resp. zuständiges Departement sichergestellt?
 - Prüft die Regierung allenfalls rechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen der MThB?
 - Bestehen in dieser Frage Kontakte zur Regierung des Kantons Thurgau?
3. öV-Angebot via THURBO AG
 - Wie ist der Kanton St.Gallen in die Planung der mittel- und langfristigen Strategien zum Ausbau des Regionalverkehrsangebotes der THURBO AG eingebunden?
 - Zur besseren Verankerung der neuen Regionalbahn wäre eine direkte Beteiligung des Kantons St.Gallen am Aktienkapital sinnvoll. Hat die Regierung bereits Überlegungen in diese Richtung angestellt oder ist sie gewillt, diese Anregung aufzunehmen?
4. Neue Südostbahn SOB
 - Wie sind die personellen Verflechtungen des Kantons St.Gallen im Verwaltungsrat?
 - Wie ist die finanzielle Situation der SOB in Bereichen wie Verschuldung, Eigenkapital, Liquidität?
 - Welche Lehren werden aus dem Scheitern der MThB für die SOB im Bereich der Kontrolle der operativen Tätigkeit und der Finanzen gezogen?»

23. September 2002

SP-Fraktion